VISIT…

2 МСР БТС
Бр 65335

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

Для служебного пользования

Экз. №9562

КУРС ВОЖДЕНИЯ БОЕВЫХ МАШИН СУХОПУТНЫХ ВОЙСК

(КВБМ СВ-86)

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ
СУХОПУТНЫХ ВОЙСК

Для служебного пользования

КУРС ВОЖДЕНИЯ БОЕВЫХ МАШИН СУХОПУТНЫХ ВОЙСК
(КВБМ СВ-86)

Введен в действие приказом главнокомандующего Сухопутными войсками от 25 июня 1986 г. № 30

МОСКВА
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1987

Курс вождения боевых машин Сухопутных войск (КВБМ СВ-86) разработан Главным управлением боевой подготовки Сухопутных войск.

С выходом настоящего Курса вождения утрачивают силу Курс вождения боевых машин (КВБМ-76), введенный в действие приказом главнокомандующего Сухопутными войсками от 9 октября 1976 г. № 53, и приказы главнокомандующего Сухопутными войсками 1976 г. № 40 и 1982 г. № 45.

Издание второе, исправленное и дополненное.

Глава первая

ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Курс вождения боевых машин Сухопутных войск * предназначен для обучения и совершенствования навыков личного состава по вождению боевых машин (танков, БМП, МТЛ-Б и БМД), самоходной и зенитной артиллерии, гусеничных и колесных бронетранспортеров (БТР, БТР-Д и БРДМ) и других боевых машин на их базе **.

2. Отработка Курса вождения предусматривает изучение основ движения и правил вождения машин, тренировку и выполнение упражнений на тренажерах и практическое вождение машин. Обучение вождению машин направлено на достижение высокого мастерства вождения машин в различных условиях тактической обстановки, местности (применительно к ТВД), погоды и видимости, на выработку у обучаемых воли, решительности, смелости, самостоятельности и инициативы, на

* В дальнейшем он называется Курсом вождения.

** В последующем все они называются машинами. Типы и марки машин указываются в тех случаях, когда положения Курса вождения относятся только к ним.

привитие уверенности в высоких боевых и технических возможностях машин и чувства ответственности за их сохранность и постоянную боевую готовность.

Главная задача обучения вождению состоит в том, чтобы научить подразделения, экипажи, механиков-водителей (водителей) полностью использовать высокие боевые и технические возможности машин при решении задач в современном бою.

НАЗНАЧЕНИЕ И ПОРЯДОК ОТРАБОТКИ УПРАЖНЕНИЙ ПО ВОЖДЕНИЮ

3. Курс вождения содержит упражнения:

— для учебных мотострелковых, танковых, артиллерийских, зенитных ракетных (зенитных артиллерийских) частей и учебных заведений;

— для мотострелковых, танковых, артиллерийских, зенитных ракетных (зенитных артиллерийских) частей на гусеничной технике;

— для частей и подразделений на колесных бронетранспортерах.

В учебных частях, подразделениях на колесных бронетранспортерах в период подготовки (доподготовки) водителей, а также в военно-учебных заведениях отрабатываются подготовительные, учебные и зачетное упражнения, которые включают отработку всех вопросов, необходимых для привития навыков умелого вождения машины.

В частях продолжается совершенствование навыков вождения при выполнении учебных, контрольных и зачетного упражнений.

4. Подготовительные упражнения предназначены для привития навыков и совершенствования техники управления машиной, обеспечивающих умелое вождение машины при преодолении ограниченных проходов, естественных и искусственных препятствий. Они должны отрабатываться в последовательности, изложенной в Курсе вождения.

5. Учебные упражнения предназначены для обучения технике вождения в колонне, преодолению водных преград, а для колесных бронетранспортеров, кроме того, вождению по дорогам и в населенных пунктах.

6. Зачетное упражнение предназначено для совершенствования уровня индивидуальной подготовки по вождению, определения степени обученности, а также проведения испытания на присвоение, подтверждение и повышение классной квалификации механика-водителя.

Испытание на присвоение (подтверждение) классной квалификации механика-водителя 3, 2 и 1-го класса проводится по зачетному упражнению днем, а мастера — ночью в соответствии с действующим положением о порядке присвоения классной квалификации военнослужащим.

Для присвоения классной квалификации механика-водителя 3-го класса необходимо иметь стаж практического вождения данной марки машины — 250 км, а для дублера механика-водителя — 180 км.

Водителям колесных бронетранспортеров классная квалификация присваивается в соответствии с требованиями, предъявляемыми к водителям автомобилей.

7. Контрольные упражнения предназначены для боевого слаживания подразделений (экипажа, взвода, роты, батальона) * при вождении боевых машин, привития навыков в умелом сочетании огня и маневра в соответствии с тактической обстановкой, а также поддержания и совершенствования у обучаемых навыков преодоления естественных и искусственных препятствий.

8. Зачетное и контрольные упражнения № 1 и 2 должны иметь два варианта маршрутов с препятствиями. На занятии подразделение выполняет упражнение по одному из вариантов с таким расчетом, чтобы за период обучения обучаемые имели практику выполнения упражнения по обоим вариантам. На проверках (контрольных занятиях) упражнение выполняется по варианту, определенному проверяющим (руководителем занятия).

9. При отработке упражнений по вождению выполняются предусмотренные условиями упражнения нормативы или учебный вопрос с выставлением оценки, которая входит в общую оценку за выполнение упражнения. Нормативы (учебные вопросы) выполняются как в ходе отработки упражнений, так и на

---

* Здесь и далее все указанное для экипажа, роты, батальона относится и к расчету, батарее, дивизиону.

отдельных учебных местах в соответствии с приложением 2.

10. Курсанты — механики-водители в учебных частях должны: изучить основы движения и правила вождения; освоить приемы управления машинами и выработать навыки по преодолению искусственных и естественных препятствий, вождению машин днем и ночью в условиях, соответствующих периоду обучения (зима или лето); получить навыки для действий в походных, предбоевых и боевых порядках подразделения и при совершении марша. В конце обучения сдать испытания на присвоение квалификации механика-водителя 3-го класса (зачетное упражнение).

11. Дальнейшее совершенствование навыков механиков-водителей в вождении машин при боевом слаживании подразделений проводится в войсках на занятиях по вождению, во время стрельб, на тактических занятиях и учениях, а также в ходе других выводов машин на занятия.

Классная квалификация механиков-водителей повышается в соответствии с действующим Положением о порядке присвоения классной квалификации военнослужащим.

12. Подготовка (доподготовка) водителей, назначенных на колесные бронетранспортеры, проводится во время сборов в масштабе части (соединения), в ходе которых они получают навыки в вождении при выполнении упражнений Курса вождения в соответствии с программой сборов.

Подготовка завершается проведением марша на большое расстояние в тактической об-

становке. Навыки вождения водителей бронетранспортеров совершенствуются при выполнении учебных, зачетного и контрольных упражнений.

13. При подготовке в учебных частях наводчиков танков (САУ, ЗСУ, СПУ), наводчиков-операторов (БМП и БМД-1) в качестве дублеров механиков-водителей с ними изучаются правила и отрабатывается вождение машин в объеме четырех подготовительных упражнений. В частях завершается отработка вопросов, предусмотренных для получения квалификации механика-водителя 3-го класса, и после успешной сдачи испытаний на присвоение классной квалификации им присваивается эта квалификация.

В дальнейшем они совершенствуют свои знания и навыки по вождению боевых машин на занятиях при выполнении зачетного упражнения.

14. С курсантами военно-учебных заведений изучаются основы движения и правила вождения, в полном объеме Курса вождения осваивается практическое вождение машин; прививаются навыки в организации и методике проведения занятий по вождению, в том числе и с использованием тренажеров.

После сдачи испытаний им присваивается квалификация механика-водителя 3-го класса.

15. С офицерами проводятся занятия в целях совершенствования знаний и навыков по вождению в объеме, необходимом для умелого обучения подчиненных и повышения своей классной квалификации по зачетному упражнению. С командирами взводов, рот и баталь-

онов, кроме того, отрабатываются вопросы управления подразделениями при движении в походных, предбоевых и боевых порядках в разных условиях обстановки, на местности, характерной для ТВД.

16. Со всем личным составом изучаются особенности и правила перевозки машин по железной дороге, на большегрузном автомобильном полуприцепе и воздушным транспортом, осуществляется практическое вождение с навесным и встроенным оборудованием, буксировка и самовытаскивание машин.

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБУЧЕНИЯ

17. Обучение вождению организуется и проводится в соответствии с настоящим Курсом вождения и программами боевой подготовки с учетом особенностей района дислокации войск и ТВД.

18. При планировании боевой подготовки командиры частей, соединений и начальники военно-учебных заведений обязаны:

— определить сроки отработки упражнений Курса вождения со всеми категориями обучаемых и подразделениями (см. приложение 10);

— установить порядок проведения показных и инструкторско-методических занятий и оказания помощи командирам подразделений по внедрению передовых методов обучения;

— разработать графики пользования учебными объектами и меры безопасности при обучении вождению. Меры безопасности раз-

рабатываются в соответствии с приложением 1.

19. Обучение вождению планируется и проводится с учетом следующих положений.

В военно-учебных заведениях, учебных частях и подразделениях:

— изучение общего устройства, правил движения и основных правил эксплуатации машин проводится до начала занятий по вождению. В дальнейшем изучение устройства машин и обучение вождению проводятся параллельно;

— отработка подготовительных упражнений должна проводиться в последовательности, изложенной в Курсе вождения;

— для выполнения упражнений по вождению должна выделяться техника из расчета одна машина на двух-трех обучаемых;

— машины к занятию готовит, выводит на участок вождения и представляет руководителю занятия офицер или прапорщик подразделения обеспечения учебного процесса, а после вождения он же возвращает машины в парк. Обслуживание машин проводится после вождения с привлечением личного состава, занимавшегося на занятиях;

— занятия по вождению с курсантами — механиками-водителями должны проводиться не реже одного раза в неделю, а с другими категориями обучаемых — равномерно в течение всего периода обучения;

— занятия организуются и проводятся в составе учебного взвода под руководством командира взвода или роты; на учебных местах обучают командиры взводов, отделений,

инструкторы по вождению и начальники тренажеров;

— в машине при выполнении упражнений находятся обучаемый и инструктор, а при выполнении зачетного упражнения во время испытаний на присвоение классной квалификации только обучаемый;

— упражнения, которые предусмотрено отрабатывать днем и ночью, сначала выполняются днем, а затем ночью.

В частях и подразделениях:

— контрольные упражнения отрабатываются в последовательности, указанной в Курсе вождения. Сроки их выполнения увязываются с отработкой тем по тактической подготовке с таким расчетом, чтобы занятия по вождению предшествовали соответствующей тематике по тактической подготовке;

— занятия по вождению с механиками-водителями должны проводиться не реже трех раз в месяц (в том числе на тактических учениях);

— при выполнении контрольных и учебных упражнений в машине находится штатный экипаж. При некомплекте членов экипажа допускается иметь экипажи в сокращенном составе, но не менее двух человек — командира и штатного механика-водителя (водителя). При выполнении зачетного упражнения в машине должен находиться один водитель;

— упражнения по вождению должны выполняться и в противогазах. В течение периода обучения каждое подразделение выполняет одно из упражнений в противогазах;

— для выполнения упражнений по вождению должна выделяться техника из расчета одна машина на трех-четырех обучаемых;

— занятия организуются и проводятся в составе роты под руководством командира роты; при выполнении контрольного упражнения № 3 и учебного № 2 занятия проводятся под руководством командира батальона или офицера, назначенного командиром части. Если контрольное упражнение № 3 проводится в составе батальона, то его руководителем должен быть командир части или его заместитель.

В частях сокращенного состава и при выполнении зачетного упражнения занятия могут проводиться под руководством командира батальона или его заместителя в масштабе батальона.

В военно-учебных заведениях занятия организуются и проводятся под руководством преподавателя.

На занятиях по практическому вождению обучаемые должны быть в спецодежде и с противогазами.

20. Подготовка и организация занятий по вождению включает:

— подготовку руководителя занятия;

— подготовку руководителей занятий на учебных местах;

— выбор и подготовку маршрута (участка) вождения и учебных мест;

— определение потребного количества машин для вождения, сил и средств для оцепления, регулирования движения, технического и медицинского обеспечения занятия;

— подготовку личного состава и техники к занятию.

Для обеспечения занятий по вождению приказом по части (соединению) назначается руководитель занятия, дежурный врач (фельдшер), личный состав для обслуживания, а также выделяются дежурный автомобиль, санитарная машина и ремонтно-эвакуационные средства.

21. Подготовка руководителей занятий проводится на учебно-методических сборах, инструкторско-методических занятиях и на инструктаже перед проведением занятия. Готовность их проверяется при утверждении плана проведения занятия.

Руководитель занятия по вождению отвечает за его организацию, материальное обеспечение (порядок на участке вождения) и соблюдение мер безопасности. Он обязан:

— за два-три дня до вождения уточнить место проведения занятия, разработать и представить на утверждение план его проведения, организовать подготовку маршрута (участка) вождения и учебных мест в соответствии с содержанием упражнения;

— перед началом занятия лично проверить готовность маршрута (участка), учебных мест и материальной части;

— инструктировать личный состав, выделенный для обеспечения занятия, и контролировать выполнение им своих обязанностей;

— во время занятия вести учет выполнения упражнения, следить за соблюдением установленного порядка и мер безопасности;

— по окончании занятия подвести итоги занятия и сделать запись о его проведении в журнале учета выполнения упражнений на танкодроме (приложение 6), организовать обслуживание машин, восстановление маршрута, препятствий и учебных мест, на которых проводились занятия.

22. Для обеспечения руководства и контроля за качеством вождения в распоряжение руководителя занятия выделяются средства связи, секундомеры, а при необходимости — дополнительный транспорт и личный состав.

Учет результатов практического вождения машин военнослужащими ведется в ведомости (приложение 7), а стажа вождения машин — в карточке (приложение 8). Карточка учета стажа практического вождения машины хранится в подразделении. В случае перевода военнослужащего в другую часть (подразделение) карточка передается вместе с ним.

23. Выделенные на занятия по вождению ремонтно-эвакуационные силы и средства по указанию руководителя занятия должны оказывать помощь обучаемым в устранении возникающих в машинах неисправностей и эвакуации застрявших машин.

Дежурный врач (фельдшер) должен иметь необходимый набор медикаментов и перевязочных средств и при необходимости оказывать обучаемым медицинскую помощь.

24. При одновременном проведении занятий на танкодроме с несколькими подразделениями один из руководителей занятия наз-

начается старшим. В его распоряжение выделяются силы и средства для организации общего оцепления, технического и медицинского обеспечения.

В помощь руководителю занятия назначается дежурный по танкодрому, который отвечает за поддержание установленного порядка на танкодроме и соблюдение мер безопасности.

Дежурный по танкодрому обязан:

— знать общую схему танкодрома, правила пользования им и требования по мерам безопасности во время вождения;

— знать, какое подразделение занимается на каждом участке и какое упражнение выполняет;

— выставить оцепление и контролировать выполнение им своих обязанностей;

— следить за выполнением установленного порядка и мер безопасности на танкодроме личным составом, находящимся на танкодроме.

25. Обучаемые на занятиях по вождению обязаны:

— знать и выполнять порядок, установленный на танкодроме;

— соблюдать меры безопасности при вождении машин и на учебных местах;

— выполнять указания инструктора (командира машины);

— начинать движение только по командам руководителя занятия (инструктора) и двигаться по маршруту выполняемого упражнения;

— объезжать остановившиеся на маршру-

те машины и двигаться задним ходом только с разрешения руководителя занятия (инструктора);

— в случае вынужденной остановки на маршруте немедленно доложить по радио руководителю занятия о причине остановки и местонахождении машины;

— производить посадку и выходить из машины на исходной линии только по командам руководителя занятия;

— бережно относиться к учебному имуществу;

— по окончании вождения доложить руководителю занятия о результатах выполнения упражнения и техническом состоянии машины.

26. Обучение вождению на тактических занятиях и учениях, во время стрельб и других выходов машин в эксплуатацию имеет целью совершенствовать навыки механиков-водителей в решении задач в составе экипажей, подразделений и частей.

Военнослужащие, не имеющие удостоверения механика-водителя, могут допускаться к управлению машиной только в условиях, обеспечивающих безопасность движения, и при наличии в составе экипажа штатного механика-водителя или инструктора.

27. Учебно-материальная база по вождению должна включать:

— тренажерный комплекс для обучения вождению, состоящий из класса для изучения основ движения и правил вождения с использованием комплекта программированного обучения, класса тренажеров вождения типа

ТР и класса динамических кинотренажеров типа ТТВ;

— танкодром, оборудованный в соответствии с Альбомом схем учебных объектов и полей дивизионного учебного центра Сухопутных войск;

— боевые машины, на которых обучаемые получают практику вождения.

Указания по оборудованию танкодрома и порядку пользования им даны в приложениях 3 и 4.

Обучение вождению проводится на тех типах машин, на которых обучаемые проходят или будут проходить службу. Неисправные и неукомплектованные машины выводить на занятия не разрешается.

МЕТОДИКА ОБУЧЕНИЯ

28. Основным требованием обучения является привитие личному составу практических навыков в умелом вождении машин в различных условиях местности и обстановки.

Отработка любого приема вождения слагается из предварительного изучения правил его выполнения, возможных ошибок и способов их предотвращения, из образцового показа и тренировки на тренажерах или на машинах без движения, вначале в замедленном темпе, а затем в быстром, доводя до автоматизма его выполнение.

К практическому вождению обучаемый допускается после теоретического изучения основ движения и правил вождения и отработки установленной последовательности дейст-

вий для выполнения изученного приема в целом.

29. Каждое упражнение Курса вождения отрабатывается в такой последовательности:

— изучение содержания упражнения, основ движения и правил вождения в объеме упражнения;

— тренировка в действиях механизмами управления на тренажерах;

— практическое вождение машин.

30. Для обучения вождению в учебных частях используются тренажеры, обучение на которых начинается после изучения органов управления боевой машины. Тренажеры используются централизованно в масштабе части. Учебно-тренировочные средства должны обеспечивать одновременное проведение занятий в составе учебного взвода.

В целях максимального использования возможностей тренажеров в процессе обучения вождению машин в части составляется график их загрузки с учетом организации занятий в плановые часы, часы самоподготовки, а также график проведения технического обслуживания в установленные сроки.

Обучение на тренажерах организует командир подразделения. Он же является руководителем учебного места на кинотренажерах.

При отработке первого и второго подготовительных упражнений боковая стенка кабины кинотренажера должна быть снята. Инструктор тренажера находится рядом с обучаемым и показывает приемы управления машиной.

Путем отработки приемов управления по элементам инструктор добивается от обучаемых правильного и уверенного их выполнения, затем дает указание на комплексное выполнение всех действий.

При отработке упражнений на тренажерах с использованием фильмов инструктор наблюдает за изображением местности на экране, контролирует действия обучаемого и в соответствии с отснятым рельефом местности вводит с пульта управления соответствующие параметры сопротивления движению, а также создает аварийные ситуации (перегрев двигателя, падение давления масла и др.).

На всех этапах тренажерной подготовки обучаемым прививаются навыки в наблюдении за показаниями контрольно-измерительных приборов и выборе правильных режимов движения. По окончании тренировки с каждой сменой руководитель проводит разбор действий и характерных ошибок, допущенных обучаемыми, и объявляет оценки за выполнение упражнения.

Оценка за выполнение упражнения на кинотренажерах выставляется за среднюю скорость движения и технику вождения по контрольному участку фильма.

Учет результатов выполнения упражнений на тренажерах за подразделение ведется в журнале учета работы на тренажерах (приложение 9).

31. Переход к обучению вождению на машине допускается только после освоения приемов управления на тренажере. Практическое выполнение упражнений начинается с обуче-

ния технике вождения по отдельным элементам (с преодоления отдельных препятствий, ограниченных проходов и т. д.). После этого упражнение выполняется в целом.

32. Занятия по практическому вождению проводятся в такой последовательности:

— постановка задачи;

— осмотр маршрута (если требуется);

— показ техники преодоления наиболее сложных препятствий или выполнения упражнения в целом (если требуется);

— обучение на учебных местах (практическое выполнение упражнения является основным учебным местом);

— разбор занятия.

33. При постановке задач должны быть указаны:

— тема и учебные цели занятия;

— учебное время, отводимое на занятие;

— средний расход моторесурсов на одного обучаемого;

— организация и порядок проведения занятия (наименование учебных мест, их руководители, состав и порядок перехода смен; в первую смену рекомендуется назначать наиболее подготовленных обучаемых);

— маршрут и порядок движения машин;

— оценочные показатели и нормативы скорости;

— характерные ошибки, которые могут допустить обучаемые при выполнении упражнения, и способы их предупреждения;

— меры безопасности.

34. Отработка упражнения на основном учебном месте начинается с контрольного ос-

мотра машины в объеме, выполняемом перед выходом. В последующем очередные смены проверяют состояние вооружения, ходовой части, отсутствие течи из систем двигателя и агрегатов трансмиссии (при необходимости), крепление ЗИП, лючков и пробок. При этом вооружение осматривается только при выполнении контрольных упражнений. После этого обучаемый (экипаж, взвод, рота) или обучаемый и инструктор (командир отделения, взвода) выстраиваются впереди машины, по командам руководителя занимают свои места в машине и начинают движение.

Если в ходе отработки упражнений в учебных частях допущена грубая ошибка, то руководитель занятия или инструктор, находящийся в машине, приказывает обучаемому остановиться, производит с ним разбор, после чего повторяет действия до устранения допущенной ошибки. Если есть необходимость, то обучаемый проходит дополнительную тренировку на тренажерах, после чего повторяет заезд по всему маршруту. Оценка за вождение выводится по результатам последнего заезда, о чем делается запись в ведомости учета результатов вождения.

В частях и подразделениях разбор вождения с обучаемыми производится после возвращения на исходную линию с анализом их действий.

О выполнении упражнения (с учетом замечаний инструктора) и техническом состоянии машины обучаемый докладывает руководителю. Примерная форма доклада: «Товарищ капитан, сержант Сидоров выполнял **зачет-**

ное упражнение, прошел пять километров, все препятствия преодолел, машина технически исправна, температура охлаждающей жидкости восемьдесят, масла семьдесят градусов, давление масла девять». Если упражнение отрабатывалось в составе экипажа (расчета) или подразделения, о результатах его выполнения докладывает командир. После доклада руководитель проводит краткий разбор действий обучаемых (подразделения).

Инструктор докладывает руководителю занятия о результатах вождения и свои замечания в конце обучения смены или в конце занятия перед разбором. Если контроль за качеством выполнения упражнения осуществляется с помощью технических средств или контролеров (у препятствий или других объектов) на маршруте, то результаты вождения выдаются на пульт руководителя (докладываются контролерами по телефонной или другой связи) после прохождения контролируемых объектов (препятствий, заграждений и др.).

На остальных учебных местах методика отработки учебных вопросов определяется руководителем занятия.

При выполнении упражнения по вождению обучаемые заменяются по мере возвращения отдельных машин на исходную линию (не ожидая прибытия с маршрута всех обучаемых данной смены), а на других учебных местах они заменяются в соответствии с расчетом времени.

После окончания занятия руководитель проводит общий разбор, на котором объяв-

ляет оценки каждому обучаемому, отмечает положительные стороны и недостатки в подготовке личного состава, выявленные на вождении, а также дает указание, на что следует обратить внимание на следующем занятии по вождению.

Результаты вождения каждого обучаемого заносятся в карточку учета стажа практического вождения машины (приложение 8).

35. Ночью упражнения выполняются с приборами ночного видения (ТВН) или со светомаскировочным устройством в режиме частичного и полного затемнения. Режимы светомаскировки определяются командиром части с таким расчетом, чтобы в ходе выполнения упражнений обучаемые осваивали вождение последовательно с разными режимами. При проверках (инспектировании) войск режимы светомаскировки определяет проверяющий (инспектирующий).

Для наблюдения за местонахождением машины днем на ней (на башне или в других удобных местах) устанавливается номерной знак, а ночью световой знак (фонарь) с обозначением порядкового номера машины (приложение 4) и включаются габаритные фонари.

36. Обучение вождению вброд, под водой и на плаву организуется и проводится в соответствии с Руководством по преодолению водных преград танками, БМП и БТР *.

37. При выполнении упражнений Курса вождения крышки люков и двери на маши-

* В дальнейшем оно сокращенно называется РПВП.

нах должны быть закрыты. При выполнении контрольного упражнения № 3 на машинах командиров батальона и рот разрешается держать люк (дверь) открытым. Положение крышек люков при выполнении подготовительных упражнений в учебных частях, если в машине находится командир отделения или инструктор, определяется руководителем занятия в зависимости от характера упражнения и условий безопасности вождения.

Вооружение должно быть в положении «по-походному», а при выполнении контрольных упражнений № 1 и 2 на участке движения по ориентирам переводится в положение «по-боевому». При выполнении упражнений, на которых возможно утыкание пушки в грунт, по решению руководителя занятия башни разворачиваются пушкой назад.

Глава вторая

ОЦЕНКА ВОЖДЕНИЯ

38. Индивидуальная оценка подготовки обучаемого (экипажа) по вождению боевых машин выводится по результатам отработанного упражнения по трем показателям: за технику вождения машины; за норматив по скорости движения; за правила вождения (нормативы) * и определяется:

«отлично», если за технику вождения и норматив по скорости движения «отлично», а за правила вождения (нормативы) — не ниже «хорошо»;

«хорошо», если за технику вождения и норматив по скорости движения не ниже «хорошо», а за правила вождения (нормативы) — не ниже «удовлетворительно»;

«удовлетворительно», если оценка по всем показателям не ниже «удовлетворительно».

При отсутствии в условиях упражнения норматива по скорости движения оценка за выполнение упражнения выставляется по

---

* Под правилами вождения (нормативами) понимается проверка знаний требований Курса вождения, правил преодоления препятствий, отработка нормативов, предусмотренных каждым упражнением. Офицеры, не входящие в состав экипажей, нормативы не выполняют,

двум показателям — за технику вождения и правила вождения:

«отлично», если за технику вождения «отлично», а за правила вождения (нормативы) — не ниже «хорошо»;

«хорошо», если за технику вождения не ниже «хорошо», а за правила вождения (нормативы) — не ниже «удовлетворительно»;

«удовлетворительно», если оба показателя оценены не ниже «удовлетворительно».

При выполнении зачетного упражнения по вождению гусеничных машин норматив по скорости движения оценивается «выполнен», «не выполнен». Индивидуальная оценка по зачетному упражнению для каждой классной квалификации определяется:

«отлично», если норматив по скорости движения для данной классной квалификации выполнен и получены оценки: за технику вождения «отлично», а за правила вождения (нормативы) — не ниже «хорошо»;

«хорошо», если норматив по скорости движения для данной классной квалификации выполнен и получены оценки: за технику вождения «хорошо», а за правила вождения (нормативы) — не ниже «удовлетворительно»;

«удовлетворительно», если норматив по скорости движения для данной классной квалификации выполнен, а за технику вождения и правила вождения (нормативы) получены оценки не ниже «удовлетворительно».

39. Оценка за технику вождения выставляется по пяти оценочным показателям, предусмотренным для каждого упражнения, и определяется:

— «отлично», если выполнены все пять показателей;

— «хорошо», если выполнены четыре показателя;

— «удовлетворительно», если выполнены три показателя.

Показатель считается выполненным, если обучаемый (экипаж) правильно выполнил все изложенные в нем требования, а норматив, входящий в данный оценочный показатель, выполнен с оценкой не ниже «удовлетворительно».

40. Оценка за скорость движения выставляется по нормативам, указанным в упражнениях для основных танков: Т-72 всех модификаций, Т-64 всех модификаций, БМП всех модификаций, БТР-70, БТР-60ПБ и БРДМ-2. Средняя скорость определяется отношением пройденного машиной пути* ко времени ее движения от команды «Вперед» до остановки в конечном пункте. Время, затраченное на остановки по вине обучаемого для ориентирования, протирки смотровых приборов и т. п., из общего времени выполнения упражнения не исключается.

Для машин других марок нормативы по скорости движения увеличиваются (+) или уменьшаются (—) по сравнению с нормативами для основных танков в пределах, указанных в таблице.

---

* Для получения действительного пройденного пути танками Т-54, Т-55, Т-62, имеющими гусеницы с резинометаллическим шарниром, показания спидометра следует умножить на 1,077.

Пределы изменения скорости по упражнениям, км/ч

Типы машин	Подготовительные		Учебное № 1	Контрольные			Зачетное
	№ 3	№ 4		№ 1	№ 2	№ 3	
Т-54, Т-55, Т-62	—3	—3	—2	—2	—2	—4	—3
ПТ-76, БТР-50П	—2	—2	—1	—1	—1	—3	—2
Объект 219	+1	+2	+2	+1	+1	+2	+1
Объекты 303, 216, 307, 123	—2	—1	—1	—1	—1	—3	—1
БМД-1; МТ-ЛБ	Как для БМП						
САУ ВДВ	Как для Т-54, Т-55, Т-62						
Т-34, Т-44 и САУ на их базе	—4	—4	—3	—3	—3	—5	—4
ИС-2, ИС-3, ИСУ-122 и 152	—6	—6	—5	—7	—7	—10	—10
ГМ-568 (578М), 575	0	—1	0	—2	—2	—1	—2
Объекты 123, 124, ГМ-569 (579, 577), 352	+1	+1	+1	—1	—1	0	—1
ГМ-568 (578М), 575 (с аппаратурой)	—1	—2	—2	—3	—3	—2	—3
Объекты 123, 124, ГМ-569 (579, 577), 352 (с аппаратурой)	0	—1	—1	—2	—2	—1	—2

При увеличении массы машины в зависимости от модернизации и установки дополнительного оборудования на 5 процентов и более от указанной в тактико-технической характеристике машины норматив по скорости уменьшается на 1 км/ч.

Для военнослужащих, не имеющих классной квалификации, при выполнении ими зачетного упражнения норматив по скорости движения установлен на 1 км/ч ниже, чем для механика-водителя (водителя) 3-го класса, кроме выполнения упражнения при сдаче на классную квалификацию. Нормативы по скорости разработаны для выполнения упражнений Курса вождения в нормальных условиях. При изменении условий и появлении факторов, затрудняющих выполнение упражнений, командирам соединений (частей), проверяющим (инспектирующим) предоставляется право снижать установленные скорости до 25%. В этих случаях объективность измененного норматива проверяется опытным путем, по результатам пробных заездов наиболее опытных механиков-водителей (водителей).

Затрудняющими условиями считаются: наличие на маршрутах движения более 2/3 их протяженности труднопроходимых участков, позволяющих двигаться только на низших передачах; большое количество крутых поворотов; видимость менее 100 м днем; дождь, снегопад, размокший мягкий грунт, глубокий снег (более 40 см); вождение на высоте более 1000 м над уровнем моря.

При выполнении упражнений в районах, где глубина снежного покрова превышает 70 см,

средняя скорость движения устанавливается комиссией, назначенной командующим войсками округа, и объявляется в приказе.

41. Индивидуальная оценка обучаемому выставляется за каждое занятие по вождению. Если упражнение отрабатывается на нескольких занятиях, то итоговая индивидуальная оценка выставляется по результатам его выполнения в последний раз.

Индивидуальная оценка за период обучения (в военно-учебных заведениях за семестр) или за учебный год выставляется по индивидуальным оценкам, полученным за выполнение каждого упражнения в течение периода обучения (семестра), в следующем порядке:

— **«отлично»**, если не менее половины индивидуальных оценок «отлично», а остальные — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если не менее половины индивидуальных оценок «хорошо», а остальные — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если не менее 70% индивидуальных оценок положительных.

42. Оценка за выполнение упражнений на тренажерах определяется в конце каждого занятия по результатам заключительной тренировки.

На простейших тренажерах она выводится по времени и качеству выполнения программы (см. таблицу).

Оценка за выполнение упражнения на кинотренажере выставляется по тем же показателям, которые определены для выполнения упражнения на боевой машине соответствующего упражнения.

Оценка выполнения упражнений на тренажерах

Оценка	Время выполнения	Качество выполнения программы (допущено ошибок)
Отлично	Не более 1 мин 30 с	Без ошибок
Хорошо	Не более 2 мин 30 с	Не более одной ошибки
Удовлетворительно	Не более 3 мин	Не более двух ошибок

43. Оценка роте, взводу за одиночное вождение и за выполнение упражнения в составе экипажа (сводного экипажа) определяется:

— **«отлично»**, если не менее 90% обучаемых (экипажей) получили положительные оценки, при этом более 50% обучаемых получили оценки «отлично»;

— **«хорошо»**, если не менее 80% обучаемых (экипажей) получили положительные оценки, при этом не менее 50% обучаемых получили оценки «отлично» и «хорошо»;

— **«удовлетворительно»**, если не менее 70% обучаемых (экипажей) получили положительные оценки.

Оценка подразделению за одиночное вождение не может быть выше общей оценки, полученной за одиночное вождение механиками-водителями (водителями), слушателями и курсантами военно-учебных заведений.

44. Оценка за выполнение упражнения в составе подразделения выставляется по

трем показателям с учетом неприбывших машин:

— техника вождения;

— выполнение норматива по скорости;

— правила вождения (нормативы) и определяется:

— **«отлично»,** если получены оценки за технику вождения и норматив по скорости «отлично», за правила вождения (нормативы) — не ниже «хорошо» и подразделение в полном составе прибыло в назначенный пункт;

— **«хорошо»,** если получены оценки за технику вождения и норматив по скорости не ниже «хорошо», за правила вождения (нормативы) — не ниже «удовлетворительно» и в назначенный пункт прибыло не менее 90% машин подразделения;

— **«удовлетворительно»,** если получены оценки за технику вождения, норматив по скорости и за правила вождения (нормативы) не ниже «удовлетворительно» и в назначенный пункт прибыло не менее 80% машин подразделения.

45. При вождении в составе подразделения оценка за технику вождения выставляется по пяти оценочным показателям, предусмотренным для каждого упражнения. Показатель считается выполненным, если ошибки допустили не более 30% экипажей.

Оценка за технику вождения подразделению выставляется по оценочным показателям аналогично выводу индивидуальной оценки в соответствии со ст. 39.

Средняя скорость движения для оценки подразделения определяется отношением

пройденного пути ко времени, затраченному на движение от подачи команды «Вперед» (прохождения исходного пункта) до прибытия в конечный пункт (район) последней машины (по докладу командира подразделения)*.

46. Оценка за выполнение норматива (нормативов) военнослужащим (подразделением) определяется в соответствии с требованиями общих положений Сборника нормативов по боевой подготовке Сухопутных войск, книга 1. При определении оценки за нормативы № 1—6 приложения 2, кроме этого, учитывается техника их выполнения с учетом времени, указанного для каждого норматива, и определяется:

— **«отлично»**, если выполнены все пять показателей в установленное время;

— **«хорошо»**, если выполнены четыре показателя в установленное время;

— **«удовлетворительно»**, если выполнены три показателя в установленное время.

47. Оценка роте, батарее за выполнение упражнения при отработке его в составе взвода определяется:

— **«отлично»**, если оценки более половины взводов «отлично», а остальных — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если оценки более половины взводов «хорошо», а остальных — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если не более 1/3

---

* Для подразделений, имеющих различные марки машин, оценка за скорость определяется по нормативу для машин с наименьшей средней скоростью.

проверенных взводов имеют оценку «неудовлетворительно».

43. Оценка за выполнение упражнения может снижаться при одиночном вождении и при вождении в составе подразделения:

— **на один балл** — за нарушение светомаскировки, правил объезда и обгона машин, открывание люков в тех случаях, когда по условиям упражнения они должны быть закрыты, наезд на деревья, столбы и другие сооружения (не относящиеся к препятствиям), преодоление минно-взрывного заграждения по проходу, не указанному руководителем занятия;

— **на два балла** — за обход одного препятствия или заграждения или ограниченного прохода, предусмотренных условиями упражнения, кроме макета колейного моста (5) *, заданного колейного прохода (проходов) (9) и ограниченного прохода (проходов) (10) в минно-взрывном заграждении.

Если обход препятствия, заграждения или ограниченного прохода совершен после неудачной попытки его преодоления, то считается невыполненным только соответствующий оценочный показатель.

Упражнение считается невыполненным:

— при одиночном вождении — в случае обхода (сваливания) макета колейного моста (5) или обхода (выхода за границы) колейного прохода (9), или ограниченного прохода (10) в минно-взрывном заграждении или

* Здесь и далее в скобках указаны номера препятствий согласно приложению 4.

при поломке (затоплении) машины по вине обучаемого *;

— при вождении в составе подразделения — при обходе (сваливании) макета колейного моста (5) или обходе (выходе за границы) колейного прохода (9), или ограниченного прохода (10) в минно-взрывном заграждении: во взводе — одной машины, в роте — более двух машин; или при поломке: во взводе — одной машины, в роте — более одной машины, в батальоне — более трех машин; при затоплении — одной машины в подразделении;

— если обучаемый (подразделение) получил неудовлетворительную оценку за нормативы, указанные в условиях упражнений как обязательные для выполнения на каждом занятии.

49. Оценка подразделению за вождение боевых машин слагается из двух оценок — за одиночное вождение и вождение в составе подразделения и определяется:

— **«отлично»**, если оценка за вождение в составе подразделения «отлично», а за одиночное — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если оценка за вождение в составе подразделения «хорошо», а за одиночное — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если обе оценки не ниже «удовлетворительно».

50. Оценки батальону (дивизиону) за вождение боевых машин выводятся по оценкам за вождение рот, батарей и боевых подраз-

* Поломки, при возникновении которых упражнение считается невыполненным, даны в приложении 5.

делений *, входящих в состав батальона (дивизиона).

Они определяются:

По одной роте (батарее) и нескольким боевым подразделениям *:

— **«отлично»**, если оценки роты (батареи) и более половины боевых подразделений «отлично», а остальных — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если оценки роты (батареи) и не менее половины боевых подразделений «хорошо», а остальных — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если оценка «неудовлетворительно» не более чем у одного из боевых подразделений.

Если упражнение выполнялось одной ротой (батареей), а в остальных ротах (батареях), подразделениях выполнялось только офицерами, то оценка за одиночное вождение батальону выводится не по ротам (батареям), а суммарно, в соответствии со ст. 43.

По двум ротам (батареям) и нескольким боевым подразделениям:

— **«отлично»**, если оценки одной роты (батареи) и более половины боевых подразделений «отлично», а другой роты и остальных подразделений — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если оценки одной роты (батареи) и не менее половины боевых подразделений «хорошо», а другой роты и остальных подразделений — не ниже «удовлетворительно»;

---

* Минометных, гранатометного, противотанкового, разведывательного взводов и управления батальона.

— **«удовлетворительно»,** если оценки обеих рот (батарей) «удовлетворительно» и не более одного боевого подразделения оценены — «неудовлетворительно»; или одна рота (батарея) имеет оценку «хорошо», вторая — «неудовлетворительно», а все боевые подразделения оценены положительно.

Если в батальоне по одиночному вождению проверялись две роты и офицеры остальных рот, то оценка батальону выводится по оценкам рот и управлению батальона, как указано выше. Оценки офицеров непроверяемых рот учитываются при определении результатов командирской подготовки батальона, полка.

По трем и более ротам (батареям) и нескольким боевым подразделениям:

— **«отлично»,** если оценки более половины рот (батарей) и не менее половины боевых подразделений «отлично», а остальных — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»,** если оценки не менее половины рот (батарей) и половины боевых подразделений «хорошо», а остальных — «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»,** если оценки «неудовлетворительно» имеют не более 1/3 рот и не более одного боевого подразделения или имеют неудовлетворительные оценки не более двух боевых подразделений при положительных оценках рот.

Если выполнялось контрольное упражнение № 3 в составе батальона (дивизиона), а также отрабатывались подразделениями этого батальона (дивизиона) другие упражнения

(одиночного вождения и в составе подразделения), оценка за вождение боевых машин батальону (дивизиону) выводится по двум оценкам: за выполнение контрольного упражнения № 3 в составе батальона и за результаты вождения рот и боевых подразделений (одиночного вождения и в составе подразделений).

Она определяется:

— **«отлично»,** если первая оценка «отлично», а вторая — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»,** если первая оценка «хорошо», а вторая — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»,** если обе оценки «удовлетворительно», или первая оценка не ниже «хорошо», вторая «неудовлетворительно».

51. Оценка полку, укрепленному району (бригаде) по вождению боевых машин выводится по оценкам батальонов, дивизионов и боевых подразделений *, входящих в состав полка, укрепленного района (бригады), и определяется:

По одному батальону (дивизиону) и нескольким боевым подразделениям:

— **«отлично»,** если оценки батальона (дивизиона) и более половины боевых подразделений «отлично», а остальных — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»,** если оценки батальона (дивизиона) и половины боевых подразделений

* Артиллерийских, минометных, противотанковых, зенитных артиллерийских батарей, танковых и разведывательных рот (взводов), не входящих в состав батальонов и дивизионов.

«хорошо», а остальных — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если оценка «неудовлетворительно» не более чем у одного из боевых подразделений.

По двум батальонам (дивизионам) и нескольким боевым подразделениям:

— **«отлично»**, если оценки одного батальона (дивизиона) и более половины боевых подразделений «отлично», а другого батальона и остальных подразделений — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если оценка одного батальона (дивизиона) и половины боевых подразделений «хорошо», а другого батальона и остальных подразделений — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если оценки обоих батальонов (дивизионов) «удовлетворительно» и не более чем у одного боевого подразделения «неудовлетворительно», или оценка одного батальона (дивизиона) «хорошо», другого — «неудовлетворительно», а все боевые подразделения оценены положительно.

По трем и более батальонам (дивизионам) и нескольким боевым подразделениям:

— **«отлично»**, если оценки более половины батальонов (дивизионов) и не менее половины боевых подразделений «отлично», а остальных — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»**, если оценки не менее половины батальонов (дивизионов) и половины боевых подразделений «хорошо», а остальных — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»**, если не более одно-

го батальона (дивизиона) и одного боевого подразделения или более двух боевых подразделений получили оценку «неудовлетворительно», а остальные батальоны (дивизионы) и боевые подразделения — не ниже «удовлетворительно».

Кроме того, при определении оценки за вождение полку учитываются оценки проверяемых рот (батарей).

При этом окончательная оценка признается:

— **«отлично»,** если не менее 1/2 всех рот (батарей) получили оценки «отлично», а остальные — не ниже «хорошо»;

— **«хорошо»,** если не менее 1/2 всех рот (батарей) получили оценки «хорошо», а остальные — не ниже «удовлетворительно»;

— **«удовлетворительно»,** если не более 1/3 всех рот (батарей) получили оценку «неудовлетворительно».

52. Оценка полкам, бригадам сокращенного состава за вождение боевых машин выводится по оценкам за одиночное вождение и вождение в составе подразделений.

За одиночное вождение оценка выставляется суммарно согласно общему списку личного состава, выполнявшего упражнение, и определяется согласно ст. 43.

За вождение в составе подразделений оценка определяется согласно ст. 44—47, а общая — ст. 49—51.

53. Оценка учебному подразделению (части) за одиночное вождение боевых машин выводится суммарно по оценкам, полученным каждым курсантом, и определяется:

— **«отлично»,** если 95% курсантов получили положительные оценки, при этом не менее 65% — «отлично»;

— **«хорошо»,** если 90% курсантов получили положительные оценки, при этом не менее 60% — «отлично» и «хорошо»;

— **«удовлетворительно»,** если не менее 85% курсантов получили положительные оценки.

54. Оценка учебному отделению, взводу, роте (батарее), батальону (дивизиону), полку (школе) за вождение боевых машин слагается из двух оценок, полученных курсантами и офицерами, сержантами учебных подразделений и подразделений обеспечения учебного процесса, и определяется:

— **«отлично»,** если обе оценки «отлично»;

— **«хорошо»,** если обе оценки не ниже «хорошо»;

— **«удовлетворительно»,** если обе оценки не ниже «удовлетворительно».

55. Оценка за вождение боевых машин слушателями и курсантами военно-учебных заведений подразделению и кафедре, осуществляющей обучение вождению, выставляется в соответствии с требованиями Инструкции по организации и проведению инспектирования (проверок) военно-учебных заведений Министерства обороны.

56. При проверках (инспектировании) оценки по вождению боевых машин подразделениям и частям выводятся по результатам проверенных подразделений.

При выполнении зачетного упражнения для гусеничных машин проверяются:

— механики-водители второго периода службы по нормативам 3-го класса, а третьего и четвертого периодов — по нормативам 2-го класса;

— прапорщики (сверхсрочнослужащие) — механики-водители по нормативам 1-го класса;

— офицеры и другие категории военнослужащих по нормативам 3-го класса.

При выполнении зачетного упражнения для колесных машин водители проверяются по нормативам 3-го класса.

Глава третья

УПРАЖНЕНИЯ ДЛЯ УЧЕБНЫХ ЧАСТЕЙ И ВОЕННО-УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 1. ОСНОВЫ ВОЖДЕНИЯ

Цель. Научить обучаемых готовить машину к движению, трогаться с места, переключать передачи, выполнять повороты, двигаться с различной скоростью, осуществлять торможение и останавливать машину.

Упражнение выполняется на четырех занятиях: первое и второе — на тренажерах, третье и четвертое — на технике.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем на местности, характерной для дислокации войск, по маршруту протяженностью 4—5 км (рис. 1), на котором обозначаются указками места остановок и поворотов *.

Маршрут движения разбивается на четыре примерно равных по длине участка, каждый из которых начинается после прохождения

* Дорожные знаки (ГОСТ 10807—78 и ГОСТ 23457—79).

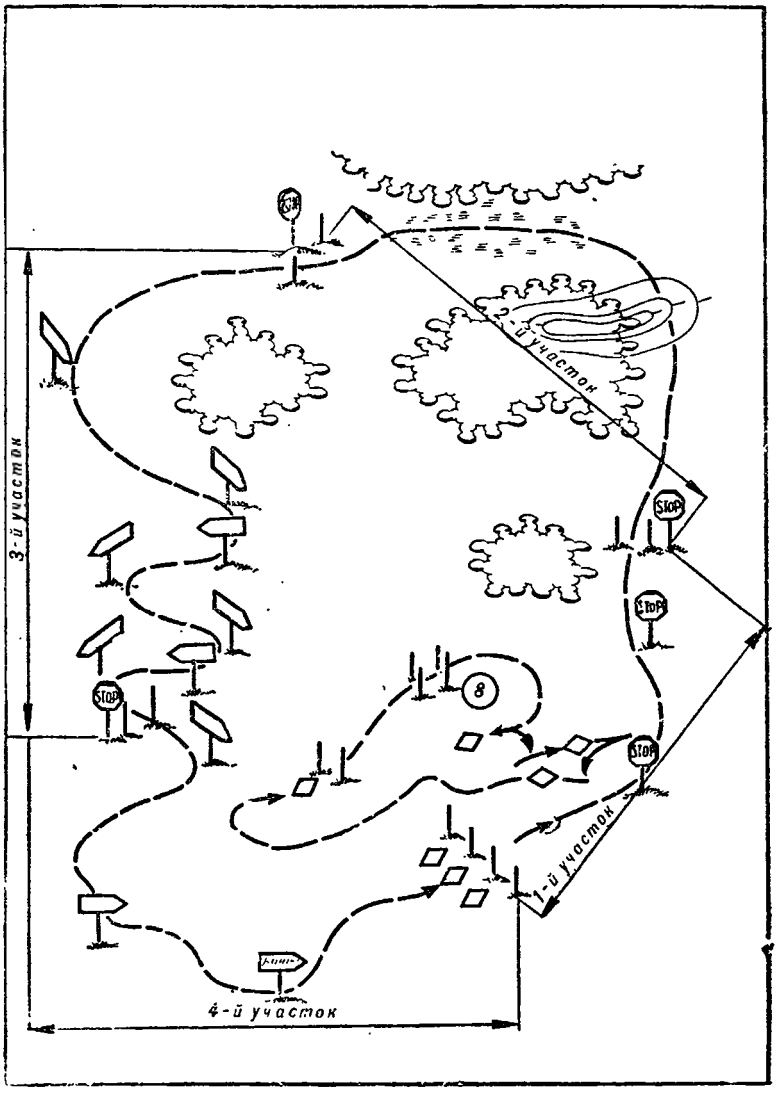


Рис. 1. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 1

места остановки, обозначенного двумя столбами и знаком STOP.

На отдельном учебном месте, расположенном в стороне от маршрута движения, обучаемые тренируются останавливать машину в обозначенном месте (8) и двигаться задним ходом.

Первое занятие

На занятии обучаемые изучают расположение органов управления, контрольно-измерительных приборов и правила пользования ими. Учатся правильно устанавливать и регулировать сиденье, закрывать, открывать и стопорить крышку люка.

Обучаемые тренируются в подготовке к пуску двигателя, подготовке машины к движению, троганию с места, переключению передач, торможению, поворотам машины, следить за показаниями контрольно-измерительных приборов.

Второе занятие

Обучаемые тренируются на тренажерах в выполнении приемов подготовки машины к движению и ее управлении. Приемы управления машиной отрабатываются до уверенного и безошибочного выполнения, с учетом маршрута, отснятого на киноленте.

В конце занятия за выполнение упражнения обучаемым выставляются оценки.

Третье занятие

Обучаемые распределяются на равные группы в зависимости от количества машин. Каждый обучаемый под руководством инструктора не менее двух раз подготавливает машину к движению: проводит основные операции контрольного осмотра; подгоняет сиденье; открывает, закрывает и стопорит люк; проверяет работоспособность системы гидропневматической очистки приборов наблюдения; готовит к пуску и производит пуск двигателя; проверяет работу двигателя на всех режимах, устанавливает обороты холостого хода и контролирует его работу по показаниям контрольно-измерительных приборов.

Затем двое обучаемых и инструктор занимают места в машине, один в качестве механика-водителя, другой — наводчика и с разрешения руководителя занятия по командам инструктора начинает движение и, двигаясь по маршруту упражнения, отрабатывает учебные вопросы на участках трассы в соответствии с указателями и дорожными условиями.

Первый участок оборудуется двумя знаками STOP, которые делят его на три примерно равные части. На этом участке, начиная с исходной линии, обучаемые отрабатывают: трогание машины различными способами на низших передачах, прямолинейное движение с изменением скорости движения за счет изменения частоты вращения вала двигателя, торможение различными способами и остановки машин у знаков STOP.

Второй участок оборудуется двумя знаками STOP. На этом участке обучаемые отрабатывают: трогание машины с места; движение на низшей передаче; разгон, переключение не менее трех раз с низшей на высшую и с высшей на низшую передачи согласно дорожным условиям маршрута и командам инструктора; торможение и остановку машин у ограничителей со знаком STOP.

Третий участок оборудуется указками направления движения машины. На нем обучаемые отрабатывают: трогание машины с места; движение на низших передачах с осуществлением не менее четырех поворотов в стороны на разные углы; движение на высших передачах с выполнением не менее трех поворотов; торможение и остановку машины у ограничителей со знаком STOP.

Четвертый участок оборудуется указками направления движения, на котором обучаемые отрабатывают: трогание машины с места; движение на различных передачах; повороты на разные углы, торможения и не менее двух раз внезапные остановки по команде инструктора, а также остановку машины на исходной линии.

Оценка обучаемому выставляется за технику управления машиной по данному участку маршрута. Замена обучаемых производится на исходном рубеже.

Отработка техники остановки машины в обозначенном месте (8) и движения задним ходом производится на учебном месте по кольцевому маршруту протяженностью 300—

400 м (см. рис. 1) по командам инструктора, который находится в машине.

Четвертое занятие

Обучение проводится аналогично третьему занятию, за исключением первого участка маршрута, на котором отрабатываются вопросы трогания с места, движения на низшей передаче, разгона, переключения с низшей на высшую и с высшей на низшую передачи согласно указаниям инструктора. Циклом начала и конца переключения передач являются места остановок, обозначенные знаком STOP.

Оценочные показатели:

1. Трогание машины с места различными способами с предварительной подачей сигнала, плавно и без остановок двигателя.
2. Переключение передач своевременно и быстро с соблюдением установленного режима работы двигателя в соответствии с условиями движения *, без остановок двигателя.
3. Повороты машины различными способами в соответствии с дорожными условиями и скоростью движения без выезда за проезжую часть маршрута, заноса, потери управления и остановки двигателя.

---

* При движении на низших передачах не допускать высокой частоты вращения вала двигателя; при движении на высших передачах не допускать низкой частоты вращения вала двигателя; при переключении на высшие передачи не делать длительного разгона, а также и очень короткого; не допускать движения на высших передачах при увеличении сопротивления движению.

4. Торможение различными способами в соответствии с дорожными условиями и остановка машины в указанном месте без остановки двигателя, выхода за ограничители и их задевания.

5. Быстрое и четкое выполнение команд инструктора, своевременный доклад о показаниях контрольно-измерительных приборов.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 2. ТЕХНИКА ПРЕОДОЛЕНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

Цель. Научить обучаемых преодолевать подъемы, спуски и косогоры различными способами с остановками на них, последующим троганием и поворотами.

Упражнение выполняется на четырех занятиях: первое и второе на тренажерах, третье и четвертое — на технике.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем на местности, характерной для дислокации войск, по маршруту протяженностью 4—5 км (рис. 2), включающему подъемы, спуски и косогоры крутизной не менее 7°, и протяженностью не менее 30 м каждый, которые оборудуются указателями со знаком STOP и ограничителями, обозначающими поворот между столбами (7).

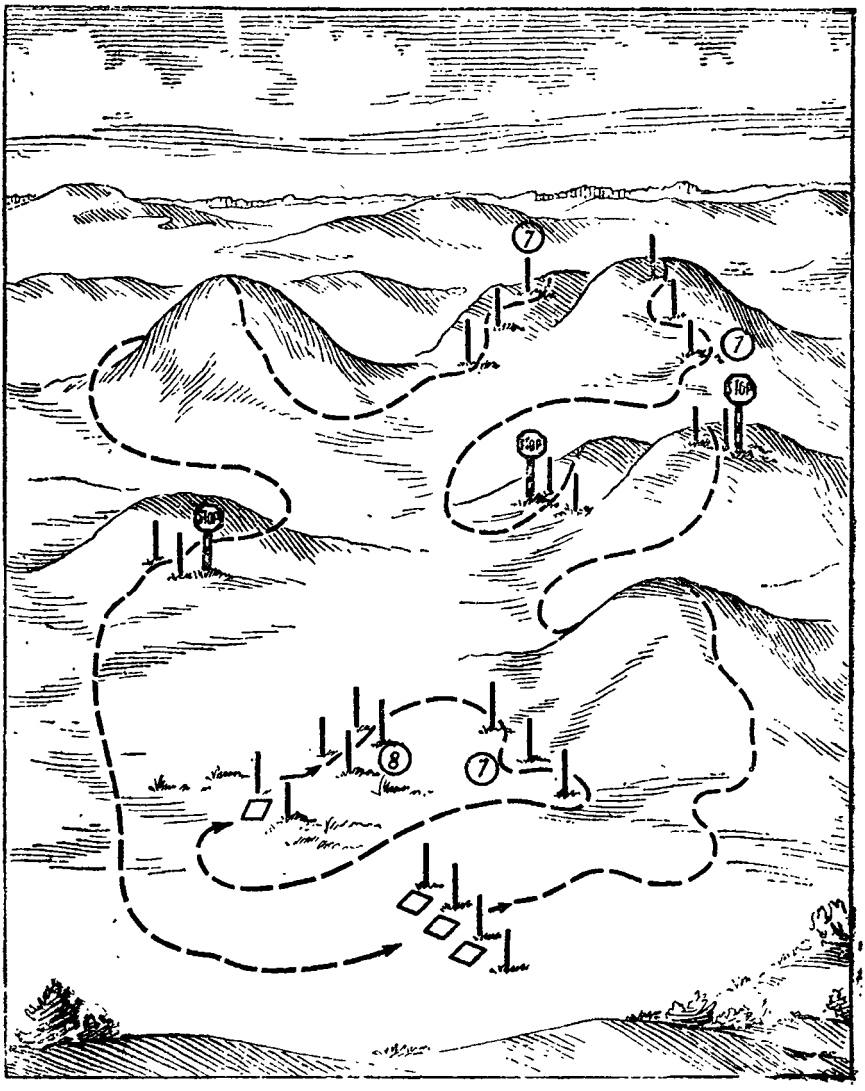


Рис. 2. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 2

На отдельном учебном месте, расположенном в стороне от маршрута движения, отрабатываются техника остановки машины в обозначенном месте (8) и повороты между столбами (7).

Первое занятие

У обучаемых формируются навыки в выполнении приемов, необходимых для преодоления подъемов, спусков различными способами с остановками и последующим троганием. При выполнении упражнения на кинотренажере по маршруту, отснятому на киноленте, обучаемые тренируются правильно преодолевать подъемы и спуски различной крутизны и протяженности с остановками и троганием на них.

Второе занятие

У обучаемых в ходе тренировки на тренажерах закрепляются и совершенствуются навыки управления машиной, полученные на предыдущем занятии.

Третье занятие

Отрабатывается в составе взвода по учебным группам, каждая из которых обучается на одном препятствии.

Обучение осуществляется по элементам:

— преодоление подъемов и спусков на низших передачах с изменением скорости движения за счет изменения частоты вращения вала двигателя;

— преодоление подъемов и спусков с остановкой машины у ограничителей со знаком STOP и возобновление движения;

— преодоление подъемов и спусков с поворотами между столбами (7) на низших передачах;

— преодоление подъема при переключении передачи с высшей на низшую, а спуска — на низшей передаче с торможением различными способами;

— преодоление косогора с остановкой у ограничителей со знаком STOP и возобновление движения.

Четвертое занятие

Обучаемый делает два заезда: первый тренировочный, в ходе которого инструктор корректирует его действия, второй — контрольный, за который ему выставляется оценка. Обучение технике остановки в обозначенном месте (8) и поворотов между столбами (7) * осуществляется при движении машины по кольцевому маршруту 300—400 м под руководством инструктора.

Оценочные показатели:

1. Преодоление подъема и спуска на пониженной передаче без остановки двигателя и скатывания машины.

2. Остановка на подъеме и спуске с после-

* Для объекта 216 препятствие № 7 в данном упражнении и № 7, 12 и 20 в последующих упражнениях преодолевать, увеличив размеры между столбами по глубине на 3 м.

дующим трогании без остановки двигателя, скатывания и потери управления.

3. Повороты на подъеме и спуске без остановки двигателя, скатывания машины, потери управления и задевания ограничителей.

4. Движение на подъеме с переключением передач, использованием рычагов поворота (рычагов переключения на замедленную ступень) без остановок двигателя и машины, скатывания ее и потери управления.

5. Движение по косогору с выдерживанием заданного направления, остановка и возобновление движения без остановок двигателя.

Оценочные показатели на учебном месте:

1. Трогание машины с исходной линии, быстрый разгон и переключение на высшие передачи без остановки двигателя и машины.

2. Остановка и трогание машины в обозначенном месте (8) без выхода за его границы, задеваний столбов и остановки двигателя.

3. Повороты между столбами (7) без задеваний ограничителей, остановки двигателя.

4. Своевременное и четкое выполнение команд инструктора при движении по маршруту учебного места.

5. Правильная остановка машины по прибытии на исходную линию.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 3. ТЕХНИКА ПРЕОДОЛЕНИЯ ОГРАНИЧЕННЫХ ПРОХОДОВ

Цель. Научить обучаемых технике преодоления ограниченных проходов и достижению максимально возможной скорости

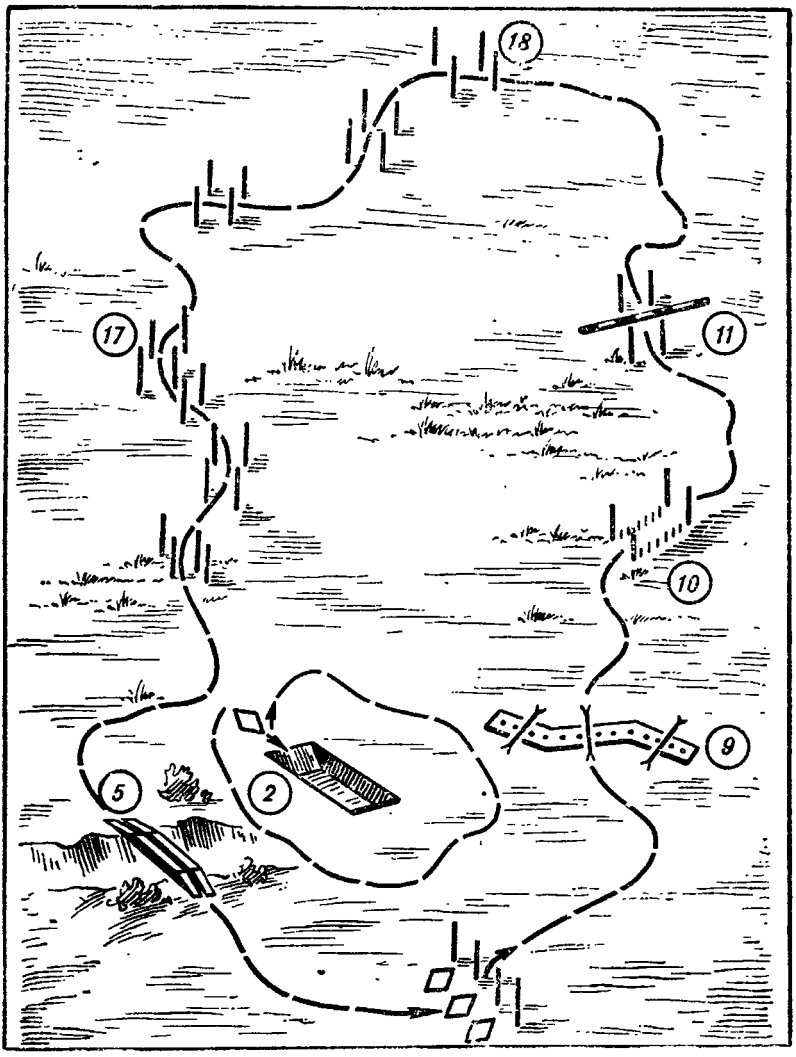


Рис. 3. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 3

движения машин по маршруту днем и ночью.

Упражнение отрабатывается на пяти заня-

тиях: первое и четвертое — на тренажерах, остальные — на технике.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется на местности, характерной для дислокации войск, по маршруту протяженностью 4—5 км (рис. 3) с оборудованными ограниченными проходами и поворотами:

— колейным проходом в минно-взрывном заграждении (9);

— прямым ограниченным проходом (10);

— железнодорожным переездом (11);

— макетом колейного моста (5);

— проходом с обозначенными поворотами (17);

— ограниченным проходом с двойным поворотом на 90° (18).

В стороне от трассы вождения на учебном месте оборудуются танковый окоп (2) и кольцевой маршрут 150—200 м.

Первое занятие

Обучаемые совершенствуют навыки, приобретенные на предыдущих занятиях по работе механика-водителя с органами управления машиной. Формируются навыки преодоления ограниченных проходов днем.

Второе занятие

Отрабатывается в составе взвода по учебным группам, каждая из которых обучается на одном ограниченном проходе. Если расстояние между ограниченными проходами не превышает 200 м, то занятие может проводиться одновременно на двух препятствиях.

Третье занятие

Обучаемый делает два заезда: первый — тренировочный, в ходе которого инструктор корректирует его действия, второй — контрольный, без помощи инструктора. Обучение на учебном месте технике и приемам постановки машин в танковый окоп передним и задним ходом (норматив № 1 приложение 2) осуществляется последовательно при движении по кольцевому маршруту под руководством инструктора.

Четвертое занятие

На занятии приобретаются навыки в установке прибора ночного видения в положения «по-боевому» и «по-походному», включении его, в наблюдении за местностью, изображенной на экране кинотренажера. Отрабатываются приемы преодоления ограниченных проходов с использованием прибора ночного видения.

Пятое занятие

Обучение вождению ночью. Порядок выполнения упражнения такой же, как на третьем занятии.

Отработка на учебном месте техники постановки машины в танковый окоп (норматив № 1 приложения 2) и движение по кольцевому маршруту осуществляется со светомаскировочным устройством в режиме частичного затемнения. Тренировка в наблюдении за местностью и местными предметами с использованием ТВН проводится на отдельном учебном месте под руководством командира отделения.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Танки	20	18	16	18	16	14
БМП	21	20	18	19	18	16

Оценочные показатели:

1. Движение по колейному проходу (9) в минно-взрывном заграждении без остановки и применения заднего хода.

2. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

3. Движение по ограниченному проходу (10) без остановки и задевания ограничителей. Преодоление железнодорожного переезда (11) на низшей передаче без поворотов и остановки.

4. Преодоление прохода с обозначенными поворотами (17) без задевания ограничителей.

5. Движение по ограниченному проходу с двойным поворотом на 90° (18) без применения заднего хода, остановки и задевания ограничителей.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 4. ТЕХНИКА ПРЕОДОЛЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ И ОГРАНИЧЕННЫХ ПРОХОДОВ НА ПОДЪЕМАХ, СПУСКАХ И КОСОГОРАХ

Цель. Научить обучаемых технике преодоления препятствий и ограниченных проходов на подъемах, спусках и косогорах и достижению максимально возможной скорости движения машин по маршруту днем и ночью.

Упражнение отрабатывается на пяти занятиях: первое и четвертое — на тренажерах, остальные — на технике.

На третьем и пятом занятиях на учебном месте в стороне от трассы вождения отрабатываются нормативы № 2 и 3 приложения 2.

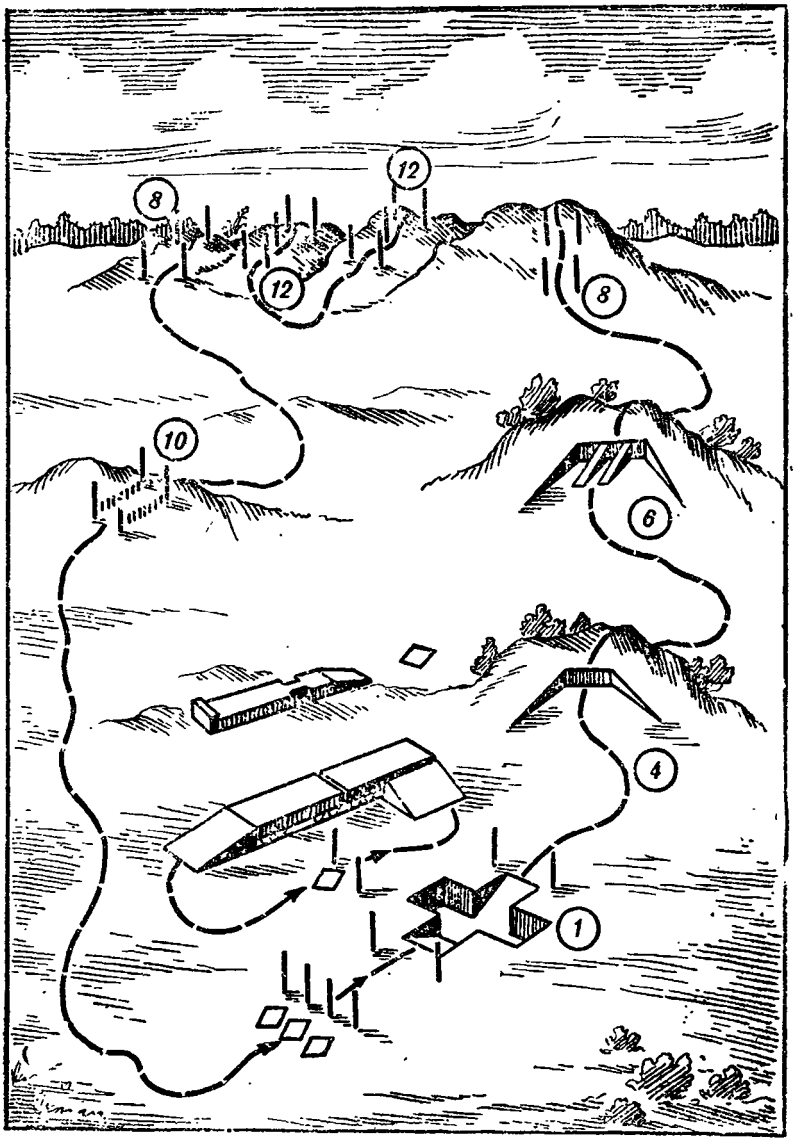


Рис. 4. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 4

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью на местности, характерной для дислокации войск, по маршруту протяженностью 4—5 км (рис. 4) с оборудованными препятствиями и ограниченными проходами:

— противотанковым рвом (1);
— уступом на подъеме (4);
— эскарпом с колейным мостом (6);
— проходами между столбами (12) на подъеме и спуске;
— местами остановок машины (8) на подъеме и спуске;
— прямым ограниченным проходом (10) на косогоре.

Подъемы, спуски и косогоры выбираются крутизной не менее 7° и протяженностью не менее 30 м.

Первое занятие

На занятии формируются навыки в технике преодоления препятствий и ограниченных проходов на подъемах и спусках. Совершенствуются навыки в выборе рациональных режимов движения при преодолении подъемов и спусков различной крутизны днем.

Второе занятие

Проводится в составе взвода, по учебным группам, каждая из которых обучается на одном препятствии или ограниченном проходе. Если расстояние между ними не превышает 200 м, то обучение может проводиться на двух препятствиях (ограниченных проходах).

Третье занятие

Обучаемый делает по маршруту два заезда: первый — тренировочный, в ходе которого инструктор корректирует его действия, второй — контрольный, самостоятельно.

Четвертое занятие

В тренажерном комплексе отрабатываются приемы преодоления препятствий и ограниченных проходов на подъемах и спусках, остановки и трогания на них с использованием прибора ночного видения.

Пятое занятие

Проводится аналогично выполнению упражнения на третьем занятии, только ночью.

Тренировка в наблюдении за местностью и местными предметами с использованием ТВН проводится на отдельном учебном месте под руководством командира отделения.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Танки	20	19	17	18	17	15
БМП	23	21	19	21	19	17

Оценочные показатели:

1. Преодоление противотанкового рва с проходом (1) и уступа на подъеме (4) без остановки двигателя, задевания боковых стенок, ограничительных столбов и скатывания *.

2. Выход на эскарп с колейным мостом (6) без применения заднего хода и движение по нему без остановки, сваливания с колеи и скатывания назад.

3. Движение по проходу между столбами (12) на спуске и подъеме без остановки двигателя и задевания ограничителей.

4. Остановка и возобновление движения машины в обозначенном месте (8) ** на подъеме и спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя или преодоление подъема на повышенной передаче с последующим переходом на низшую без остановки в обозначенном месте.

5. Движение по прямому ограниченному проходу (10) на косогоре без остановок, применения заднего хода и задевания ограничителей.

---

* Для объекта 216 противотанковый ров не преодолевать.

** При недостаточном сцеплении гусениц с грунтом остановка в обозначенном месте заменяется преодолением подъема на повышенной передаче с последующим переходом на низшую в обозначенном габарите без задевания ограничителей и остановки, а на спуске — преодолением на заранее выбранной передаче без задевания ограничительных столбов.

УЧЕБНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 1. ВОЖДЕНИЕ В КОЛОННЕ

Цель. Научить обучаемых технике вождения машин в колонне по дорогам и колонным путям на максимально возможной скорости и движению в предбоевых и боевых порядках в разное время года и суток.

а) Вождение машин в колонне на пересеченной местности

Упражнение отрабатывается:

— в учебных частях на трех занятиях: первое — на тренажерах, второе и третье — на технике;

— в мотострелковых и танковых частях — на двух занятиях на технике.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется на местности, характерной для дислокации войск, днем и ночью в составе роты, учебного взвода (не менее 70% штатного количества машин роты).

Средние скорости движения колонн устанавливают командиры частей, исходя из характера маршрута, условий вождения и в соответствии с требованиями Боевого устава Сухопутных войск.

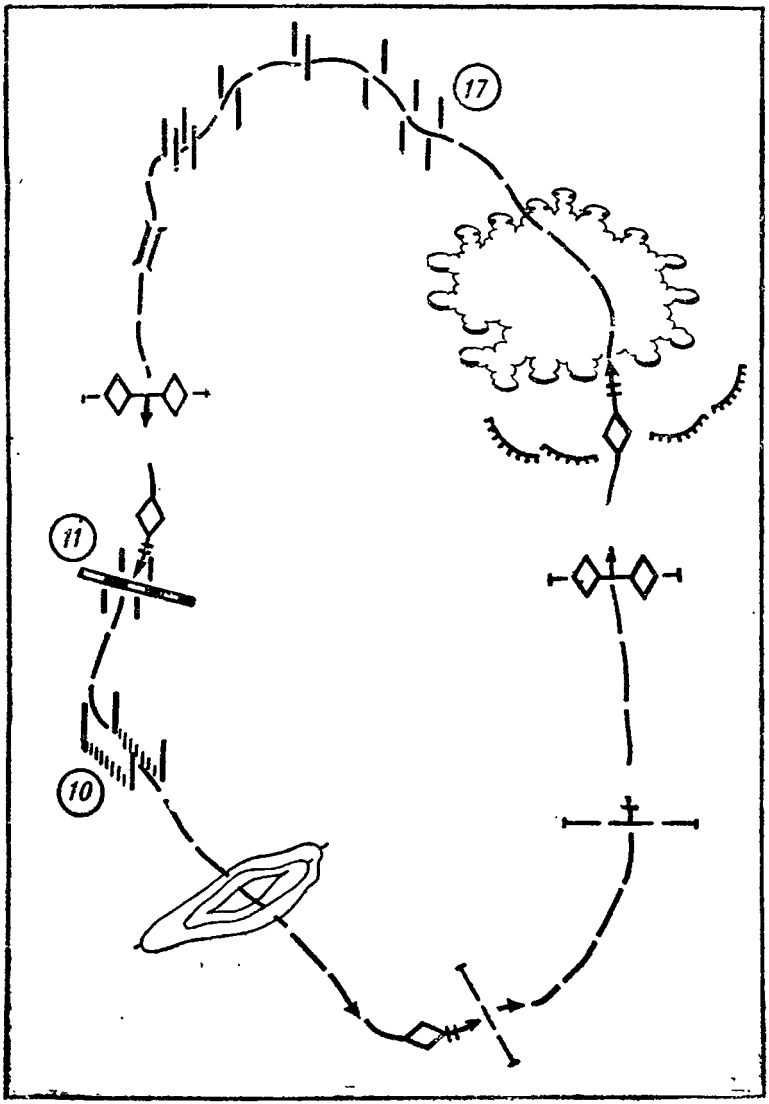


Рис. 5. Примерная схема маршрута учебного упражнения № 1, *а*

По маршруту протяженностью 7—8 км (рис. 5), включающему дороги и колонные пути с естественными препятствиями, повороты, прямой ограниченный проход (10), проход с обозначенными поворотами (17) и железнодорожный переезд реальный или обозначенный (11).

На отдельном учебном месте, в стороне от маршрута, отрабатываются нормативы № 5 и 21 приложения 2.

Первое занятие

На тренажерах совершенствуются навыки по вождению машин на максимально возможных скоростях применительно к местности, характерной для дислокации войск.

Второе занятие

Отрабатывается днем. В учебных частях и военно-учебных заведениях в состав экипажа входят обучаемый и инструктор — механик-водитель.

Перед выполнением упражнения руководитель занятия по карте ставит командирам взводов и экипажам задачу, в которой указываются: тактическая обстановка, задача роты, протяженность и характер маршрута, порядок следования, скорость движения, дистанция между машинами в зависимости от скорости и условий движения, порядок движения и интервалы между взводами и маши-

нами в предбоевом и боевом порядках, сигналы управления.

Время подготовки машины к маршу не должно превышать времени контрольного осмотра объекта с реальным выполнением операций по подготовке машины к движению. После проведения контрольного осмотра экипажи выстраиваются у машин.

По команде «По местам» экипажи занимают места в машинах, а руководитель контролирует ее выполнение. После этого он занимает место в машине, входит в связь с командирами взводов и экипажами, подает команды на пуск двигателей и начало движения. Движение с открытым люком разрешается только руководителю занятия.

Руководитель занятия должен провести колонну с максимально возможной скоростью, изменяя ее в соответствии с дорожными условиями, не допуская растягивания и остановки машин, преодолеть прямой ограниченный проход, железнодорожный переезд и проход с обозначенными поворотами, развернуть роту не менее двух раз в предбоевой и боевой порядки, перестроить в колонну, а также следить за действиями обучаемых, корректируя их установленными сигналами и командами. Протяженность движения в предбоевом и боевом порядках должна быть не менее 500 м.

По прибытии в назначенный район руководитель занятия проводит разбор проведенного марша с оценкой действий обучаемых и роты в целом.

Третье занятие

Проводится аналогично выполнению упражнения на втором занятии, только ночью, с использованием приборов ночного видения и соблюдением режима светомаскировки, установленного руководителем занятия.

Оценочные показатели:

1. Знание обучаемыми объема и правильное выполнение контрольного осмотра перед выходом машины.

2. Посадка в машину в установленное нормативом время. Трогание с места после команды «Вперед» за время не более 5 с.

3. Соблюдение установленных дистанций и интервалов в соответствии со скоростью и условиями движения, четкое и своевременное выполнение команд инструктора.

4. Движение по прямому ограниченному проходу (10) и железнодорожному переезду (11) без остановок, задевания ограничителей и поворотов.

5. Преодоление прохода с обозначенными поворотами (17) на максимально возможной скорости без остановки и задевания ограничителей.

б) Вождение машин в колонне в горах

Упражнение выполняется в горной местности по маршруту 5—8 км (рис. 6), включающему дороги, колонные пути и мосты. Оно отрабатывается на трех занятиях: первое — на тренажерах, второе и третье — на технике.

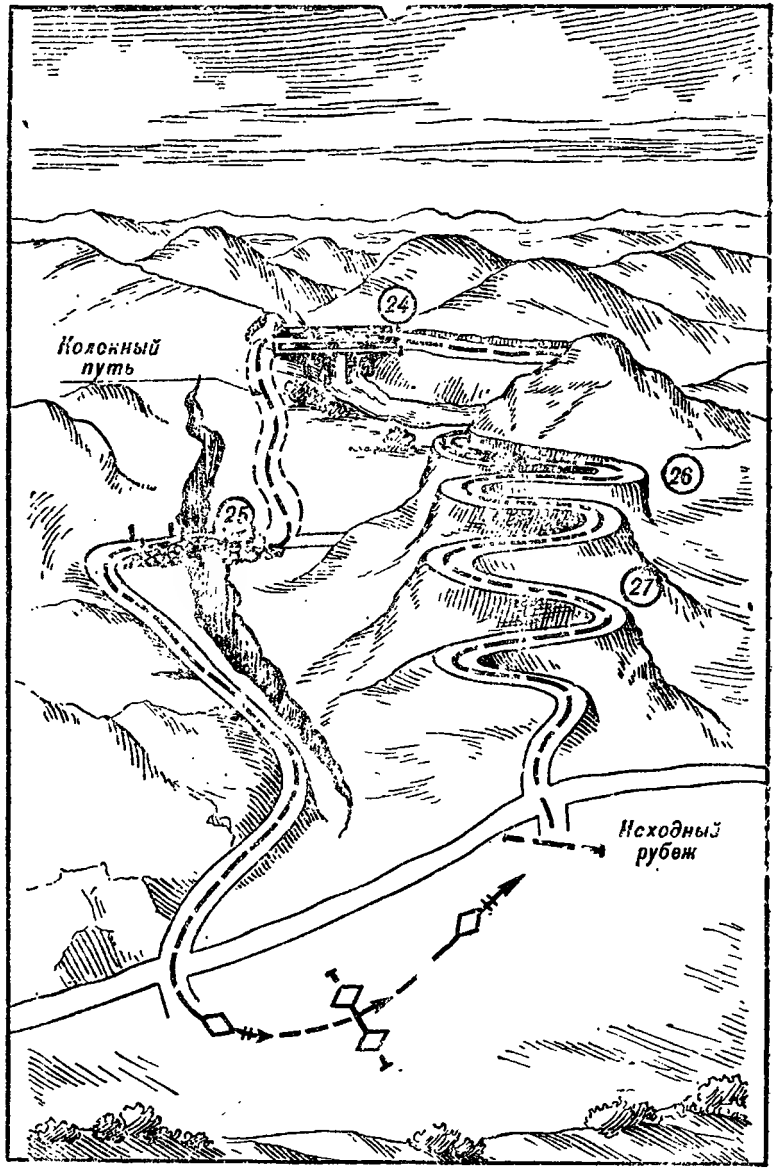


Рис. 6. Примерная схема маршрута по учебному упражнению 1, *б*

На маршруте оборудуются: дорога на карнизе (26) протяженностью не менее 100 м; серпантин, имеющий не менее трех поворотов (27) на склоне горы высотой не менее 50 м; колонный путь на подъеме (спуске) крутизной не менее 10° и протяженностью не менее 30 м; мост высотный (многопролетный) (24) грузоподъемностью 50 т над ущельем (оврагом) глубиной не менее 5 м; мост горбатый (однопролетный) (25) грузоподъемностью 50 т над руслом ручья (промоиной). Прилегающие к мостам участки дороги должны иметь повороты, обеспечивающие вход на мосты и выход с них без применения заднего хода.

При протяженности дорог на карнизах и серпантинах более 300 м на них оборудуются площадки (расширение дорог) для обеспечения разъезда со встречными машинами и вынужденных остановок машин.

На опасных участках маршрута и мостах (24 и 25) устанавливаются ограждения (бордюры, тумбы) и хорошо видимые указатели (дорожные знаки), а ночью — светящиеся указатели (световые знаки).

На отдельном учебном месте, в стороне от маршрута, отрабатываются нормативы № 5 и 21 приложения 2.

Первое занятие

На тренажерах обучаемым прививаются навыки по вождению машин с максимально возможной скоростью применительно к горной местности.

Второе занятие

Упражнение выполняется с учебной группой днем по элементам и в целом. На занятии отрабатываются следующие вопросы: подготовка экипажей и машин к движению в горах; действия у машин, вхождение в связь, доклад о готовности к движению; одновременное трогание машин с места, увеличение скорости и дистанции в движении, прием и передача сигналов по управлению колонной на месте и в движении; прохождение поворотов, серпантина, карниза, мостов, преодоление подъемов и спусков; действия в случае остановки машины на подъеме, спуске, серпантине, карнизе, мостах, при разъезде со встречной машиной и при остановке колонны; развертывание роты в предбоевой и боевой порядки, свертывание в колонну.

После отработки одного или нескольких вопросов делается разбор их выполнения. При необходимости приемы выполнения учебных вопросов повторяются. Обучаемые должны на практике убедиться в наиболее целесообразных приемах вождения в конкретной ситуации на горной местности.

При отработке вопросов второго занятия делается два заезда по маршруту: один — по элементам, второй — в целом. Средняя скорость движения не устанавливается.

Третье занятие

Упражнение выполняется ночью. В состав экипажа входят обучаемый и инструктор —

механик-водитель или командир машины (отделения).

Перед выполнением упражнения руководитель занятия по карте ставит командирам взводов и экипажам задачу, в которой указывает:

тактическую обстановку, задачу роты, протяженность и характер маршрута, порядок следования, скорость движения, дистанции между машинами в зависимости от скорости и условий движения, порядок движения и интервалы между взводами и машинами в предбоевом и боевом порядках, сигналы управления.

Время подготовки машин к маршу не должно превышать времени контрольного осмотра объекта, определенного нормативом, с реальным выполнением операций по подготовке машины к движению. После проведения контрольного осмотра экипажи выстраиваются у машин.

По команде «По местам» экипажи занимают места в машинах, а руководитель контролирует ее выполнение. После этого он занимает место в машине, входит в связь с командирами взводов и экипажами, подает команды на пуск двигателей и начало движения. Движение с открытым люком разрешается только руководителю занятия.

Руководитель занятия должен провести колонну с максимально возможной скоростью, изменяя ее в соответствии с дорожными условиями, не допуская растягивания и остановки машин, умело преодолевая препятствия, развернуть роту не менее двух раз в предбоевой

и боевой порядки, перестроить в колонну, а также следить за действиями обучаемых, корректируя их установленными сигналами и командами. Протяженность движения в предбоевом и боевом порядках должна быть не менее 500 м. Средняя скорость движения колонны днем и ночью исходя из сложности маршрута устанавливается комиссией, назначенной командующим войсками округа, и объявляется в приказе.

Оценочные показатели:

1. Посадка в машину в установленное нормативом время. Трогание машины с места после команды «Вперед» за время не более 5 с.

2. Соблюдение установленных дистанций и интервалов в соответствии со скоростью и условиями движения, правильное использование проезжей части дороги, четкое и своевременное выполнение команд инструктора.

3. Движение на серпантинах, поворотах и карнизах без задевания ограничителей, остановки машины и движения задним ходом.

4. Правильный выбор передачи: преодоление подъемов без скатывания, остановки двигателя, а спусков без потери управления (выход за габариты проезжей части, скатывания с ускорением, движение юзом).

5. Прохождение мостов на установленных дистанциях, без задевания бордюров (ограничителей), резкого изменения режима работы двигателя и остановки. Вход на мосты и выход с них без применения заднего хода.

в) Марш в составе подразделения

Упражнение отрабатывается в учебных частях с курсантами — командирами машин (отделений) и механиками-водителями в масштабе сводного батальона (роты), с курсантами военно-учебных заведений — в соответствии с Положениями учебных программ. Марш протяженностью 100 км проводится в тактической обстановке днем и ночью по дорогам и колонным путям, характерным для района дислокации войск (рис. 7). Примерный план-график марша показан на рис. 8.

В целях экономии сил и средств, облегчения контроля за колонной на марше, оборудования и восстановления маршрута, для регулирования движения и технического обеспечения целесообразно выбирать кольцевой маршрут.

Для проведения марша создаются сводные экипажи и подразделения применительно к штатной организации. В состав сводных экипажей включается по два курсанта (один — командир машины (отделения), другой — механик-водитель) и по одному инструктору — механику-водителю.

Командирами взводов назначаются командиры учебных отделений, командирами рот — командиры учебных взводов, командирами батальонов — командиры учебных рот. В военно-учебных заведениях командирами взводов и рот могут назначаться курсанты.

При выполнении упражнения марш проводится непрерывно. Ведут машины курсанты —

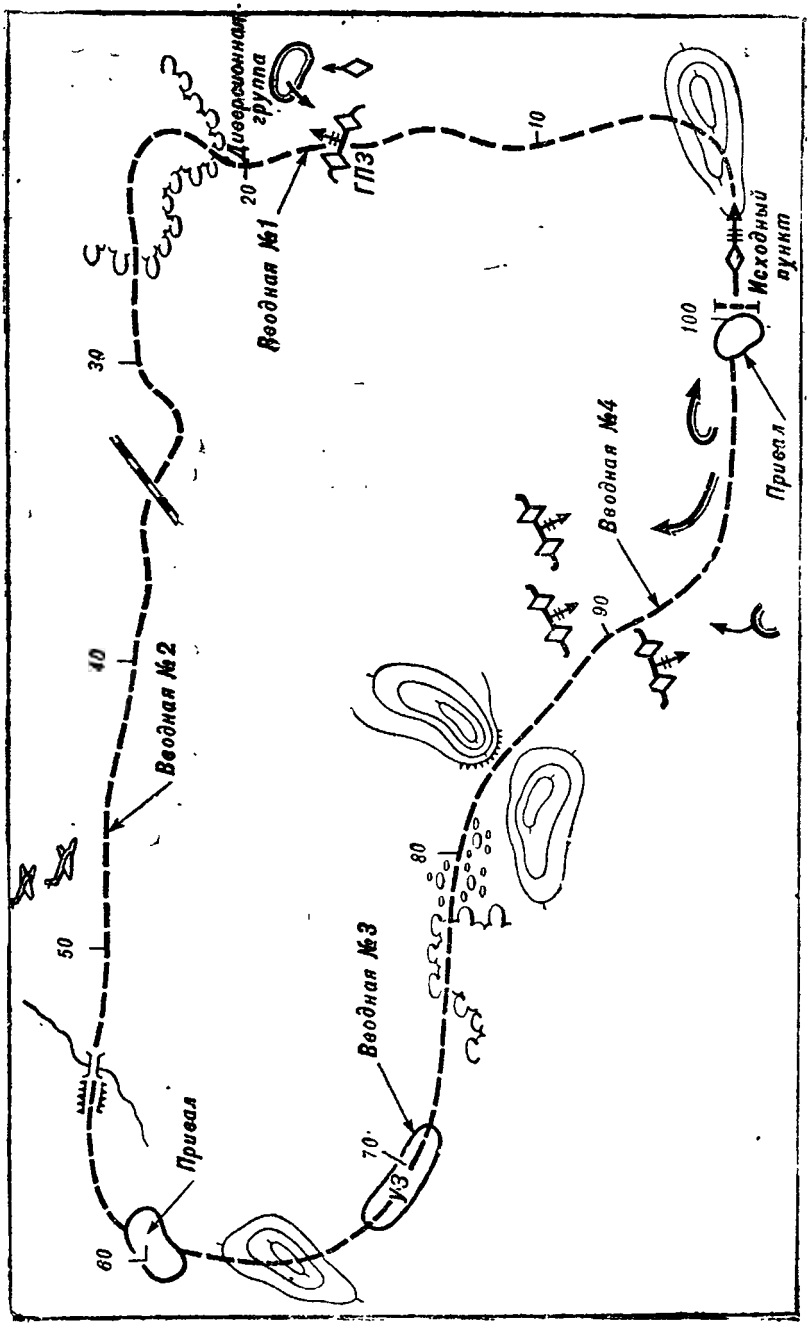


Рис. 7. Примерная схема маршрута учебного упражнения № 1, *в*

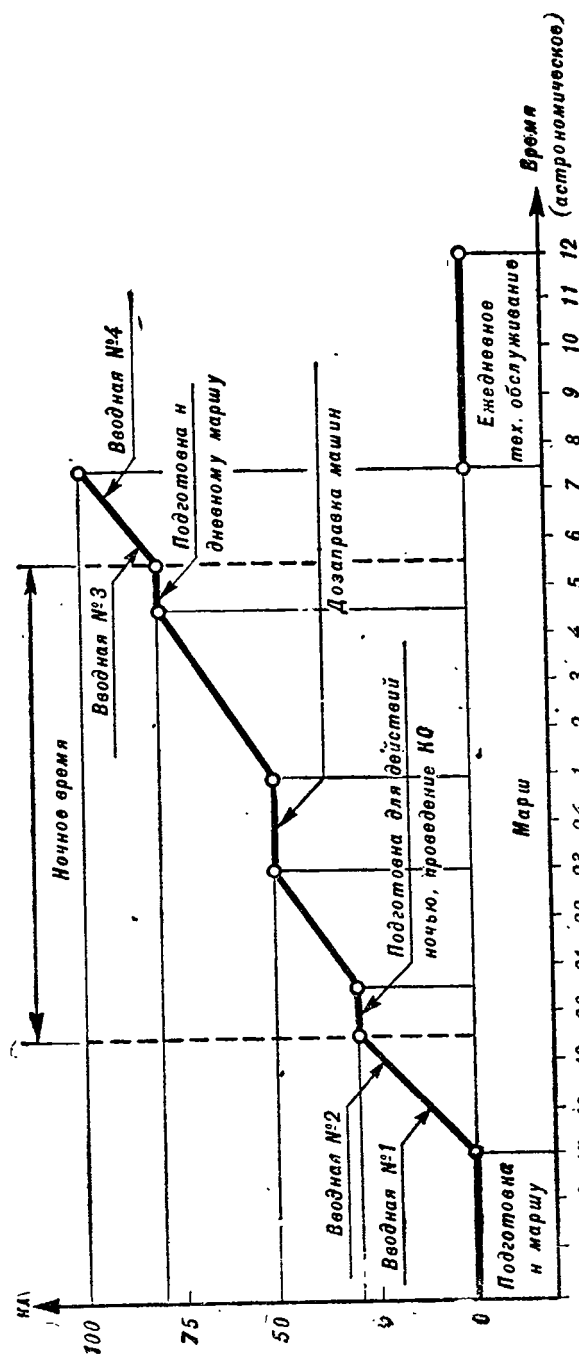


Рис. 8. Примерный план-график марша при выполнении учебного упражнения 1, *в* (вариант для зимнего периода обучения)

механики-водители, бессменно управляя машиной на протяжении 100 км, а курсанты — командиры машин (отделений) выполняют обязанности по своему предназначению.

Перед отработкой упражнения руководитель занятия дает указания командиру сводной роты (батальона) по организации его выполнения и по карте ставит задачу на марш, в которой указывает: сведения о противнике; задачу роты (батальона); маршрут и скорость движения, время прибытия в назначенный район и к каким действиям быть готовым, исходный пункт, пункты регулирования и время их прохождения, места и время привалов; время готовности к маршу; порядок наблюдения и организации связи в ходе марша, место руководителя занятия.

В соответствии с этим командир сводной роты (батальона) организует подготовку личного состава и машин к маршу. Проверив готовность личного состава и машин к маршу, командир батальона (роты) по карте отдает боевой приказ командирам рот (взводов) на совершение марша.

При совершении марша командир роты (батальона) должен провести колонну по заданному маршруту на максимально возможной скорости, регулируя ее в соответствии с условиями движения, не менее двух раз развернуть подразделение в предбоевой и боевой порядки и выполнить другие действия по вводным руководителя занятия.

Руководитель занятия контролирует действия роты (батальона), порядок движения колонны, дистанции между машинами, развер-

тывание в предбоевой и боевой порядки с назначенных рубежей на маршруте движения и дает вводные: о налете авиации противника; на преодоление колонной участков местности, зараженных радиоактивными или отравляющими веществами.

На привалах отрабатываются вопросы проведения контрольных осмотров и дозаправки машин, а по завершении марша — работы ежедневного технического обслуживания.

После выполнения упражнения руководитель занятия проводит разбор занятия с офицерами, а они затем со своими подразделениями.

Средние скорости движения колонн задаются командирами учебных частей, исходя из характера маршрута и условий вождения.

Оценочные показатели для курсантов — механиков-водителей:

1. Знание объема и правильное выполнение работ контрольного осмотра машин перед выходом и на привале в установленное эксплуатационной документацией время.

2. Знание объема и правильное выполнение работ ежедневного технического обслуживания в установленное эксплуатационной документацией время.

3. Посадка в машины в установленное нормативом время. Трогание машины с места после команды «Вперед» за время не более 5 с.

4. Движение в колонне, предбоевом и боевом порядках, преодоление естественных препятствий на маршруте без остановок машины по вине обучаемого.

5. Соблюдение установленных дистанций и

интервалов в соответствии со скоростью и условиями движения, четкое и своевременное выполнение команд командира машины.

Оценочные показатели для курсантов — командиров машин:

1. Знание объема и правильное выполнение работ по обслуживанию машины при подготовке к маршу, после его проведения и на привалах.

2. Обеспечение четких действий сводного экипажа при построении у машин, посадке и высадке. Правильные действия на привалах и при вынужденных остановках в пути.

3. Управление действиями механика-водителя на марше по обеспечению своевременного пуска двигателя и трогания машины с места, по выдерживанию скорости, дистанций и правильному преодолению дорожных препятствий.

4. Умелая работа на радиостанции и соблюдение правил радиообмена.

5. Своевременное и правильное выполнение команд при действиях в предбоевых и боевых порядках, выдерживание направления атаки и установленных интервалов. Четкие действия по вводным, подаваемым руководителем занятия.

УЧЕБНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 2. ПРЕОДОЛЕНИЕ ВОДНЫХ ПРЕГРАД

Цели:

1. Научить обучаемых технике преодоления водных преград различными способами и технике погрузки на переправочные средства,

2. Привить навыки согласованных действий в экипажах и при форсировании водных преград в составе подразделения.

а) Вождение вброд, под водой и погрузка машины на переправочные средства

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется в составе штатных или сводных экипажей, днем и ночью на разведанных и оборудованных трассах. Глубина водной преграды выбирается исходя из технических возможностей переправляемых машин, ширина при вождении под водой — не менее 75 м, по броду — не менее 30 м.

Выбор, оборудование переправ и организация занятий по вождению танков по бродам и под водой проводятся в соответствии с Руководством по преодолению водных преград. В районе переправы обозначаются места: исходного положения — для подготовки машин к преодолению водной преграды, сбора машин — для приведения их в боевую готовность или подготовки для движения в обратном направлении. Они выбираются в укрытиях на удалении, обеспечивающем привитие навыков умелого подхода к водной преграде и отхода от нее. Для окончательной проверки готовности машин к переправе оборудуется контрольно-технический пункт (КТП).

Обучение вождению танков под водой проводится вначале с трубой-лазом, затем с воз-

духопитающей трубой. Перед подводным вождением должны быть отработаны: техника вождения танков на местности с закрытыми приборами наблюдения, выдерживание направления по ГПК и управление действиями экипажа по радио.

Перед выполнением упражнения командиры подразделений должны проверить знание обучаемыми правил вождения и мер безопасности при преодолении водных преград. Обучаемые, не освоившие этих вопросов, к практическому вождению не допускаются.

Окончательная подготовка машин к преодолению водной преграды проводится обучаемыми первой смены, остальные обучаемые перед вождением проверяют качество их герметизации и устраняют выявленные недостатки. После выполнения работ командиры взводов проверяют готовность машин и индивидуальных спасательных средств.

Начинать вождение разрешается только после доклада начальника спасательно-эвакуационной группы руководителю занятия о готовности группы к действиям. Во время вождения у руководителя занятия должна быть надежная связь с начальником спасательно-эвакуационной группы.

После получения команды экипаж занимает свое место в машине, входит в связь с руководителем занятия и по его команде пускает двигатель, выдвигается с максимально возможной скоростью к переправе, делает кратковременную остановку на КТП; после осмотра машины и получения команды продолжает выдвижение к переправе, на ходу

включает низшую передачу и плавно входит в воду.

При вождении под водой за 5 мин до выхода из исходного положения механик-водитель по команде включает преобразователь ГПК и разарретирует прибор. При подходе к урезу воды самостоятельно направляет машину на створный знак, устанавливает шкалу ГПК на «0» и выдерживает это положение при движении под водой.

Водная преграда преодолевается без переключения передач, при постоянной частоте вращения вала двигателя, без остановок, резких поворотов и скатывания назад при выходе на противоположный берег. Остановки и крутые повороты могут производиться только по команде руководителя занятия.

После выхода на противоположный берег экипаж отводит машину к месту сбора с максимально возможной скоростью, проверяет ее и готовит для движения через водную преграду в обратном направлении.

В ходе выполнения упражнения на учебных местах изучаются правила вождения машины под водой, отрабатывается техника выдерживания направления по ГПК в соответствии со ст. 29 РПВП-84, управление действиями экипажа по радио, погрузка машин на переправочные средства и выгрузка с них (нормативы № 25 и 26 приложения 2). При невозможности отработки погрузки на ГСП и выгрузки с него оборудуется макет паромной переправы.

Оценочные показатели:

1. Правильное выполнение работ, предусмотренных руководствами, по подготовке машины для переправы.

2. Движение к водной преграде с максимально возможной скоростью, без остановок по вине обучаемого и превышения установленного теплового режима работы двигателя. Своевременное выполнение всех операций, предусмотренных руководствами, при подходе к водной преграде.

3. Плавный вход в воду. Преодоление водной преграды без остановок и резких поворотов.

4. Движение вброд без выхода за границы обозначенной трассы. Выдерживание направления движения под водой на створный знак по ГПК без корректировки направления руководителем занятия. Своевременное и четкое выполнение команд, подаваемых по радио.

5. Выход на противоположный берег без остановки и отход от водной преграды с максимально возможной скоростью.

Примечания: 1. В случае остановки двигателя в воде, скатывания машины в воду при выходе на берег, движения под водой на передаче, выше установленной, упражнение считается невыполненным.

2. Машины, не имеющие оборудования для подводного вождения, преодолевают водную преграду вброд.

б) Вождение на плаву

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью на озере или реке со скоростью течения до

0,3 м/с и с различными по рельефу берегами (пологими и крутыми, с твердым и заболоченным грунтом). Средняя скорость движения по маршруту (на суше и воде) должна быть: днем — не менее 7 км/ч, ночью — не менее 6 км/ч.

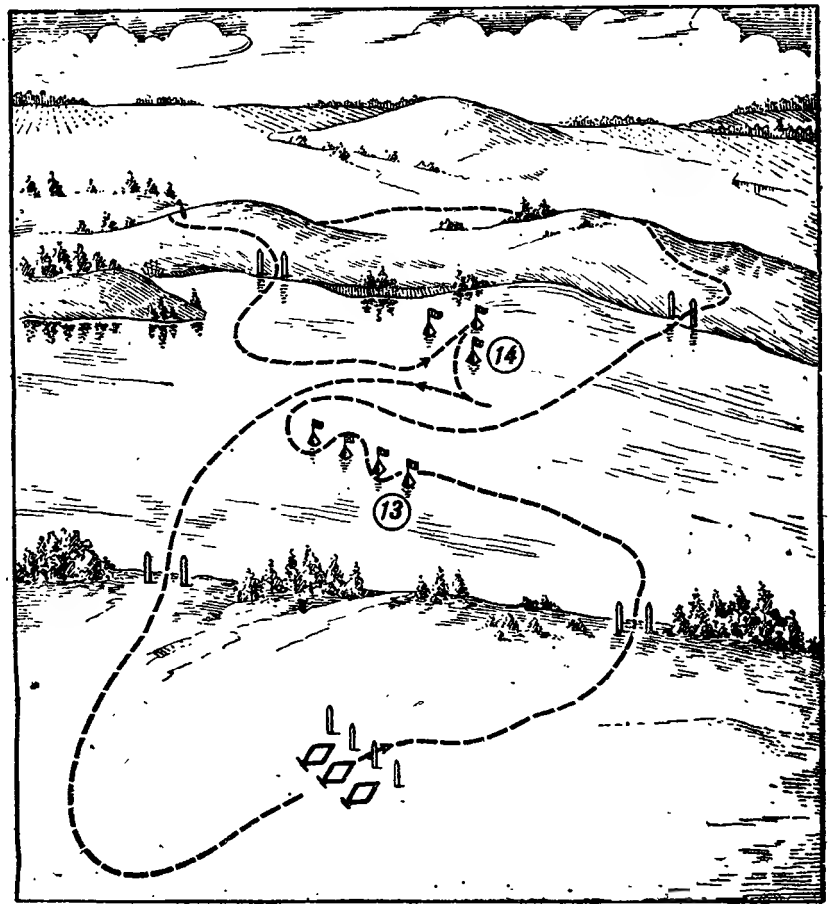


Рис. 9. Примерная схема маршрута по учебному упражненню № 2:

(для гусеничных машин упражнение № 2, *б*, для колесных БТР — № 2, *а*)

Маршрут движения протяженностью 1,0—1,5 км (из них не менее 50 процентов на воде) должен включать по два входа и выхода из воды с разных берегов и ограниченные проходы (рис. 9). Входы в водоем и выходы из него обозначаются габаритными столбами высотой 1,5 м с расстоянием между ними 5 м, а ограниченные проходы на воде — буями в местах, обеспечивающих маневрирование машины. Буи устанавливаются так, чтобы при прохождении машины они не выходили за пределы указанных размеров. Ночью исходная линия, места входа в воду и выхода из нее и ограниченные проходы на воде обозначаются световыми указками (фонарями).

При выполнении упражнения в машине находится не менее двух обучаемых — механик-водитель и командир машины, а в учебных частях вместо командира машины может быть инструктор. Командир машины (инструктор) держит связь по радио с руководителем занятия.

Сначала с обучаемыми изучаются объем и последовательность подготовки машин к преодолению водной преграды, отрабатываются вход в воду, выход из воды при различной крутизне берега и переход к движению на суше после плава, движение на плаву передним и задним ходом, повороты, торможение и остановки машины в заданном месте, движение и маневрирование в ограниченных проходах, промывка приемных решеток. Приемы повторяются до усвоения их обучаемыми.

После усвоения этих вопросов упражнение выполняется в целом. Обучаемые должны под-

готовить машину, доложить руководителю занятия о готовности и по его команде начать движение по маршруту. С максимально возможной скоростью подойти к переправе, на ходу выполнить положенные операции, безостановочно войти в воду и перейти на плав, осуществить маневрирование в ограниченном проходе-змейке (13), безостановочно выйти на противоположный берег, выполнить операции для движения на суше, пройти участок маршрута по суше и подготовить машину к плаву. При преодолении водной преграды в обратном направлении войти в габариты тупика (14), остановить машину, выйти задним ходом из тупика, преодолеть участок водной преграды, выйти на берег и с максимально возможной скоростью возвратиться в исходное положение.

При ночном вождении режим светомаскировки определяется руководителем занятия.

На отдельном учебном месте отрабатывается норматив № 4 приложения 2.

Оценочные показатели:

1. Своевременное и правильное выполнение операций по подготовке машины к движению на плаву и на суше.

2. Вход в воду и переход на плав без задевания габаритных столбов и остановки машины.

3. Осуществление поворотов в змейке (13) без движения задним ходом и задевания ограничителей.

4. Захождение в тупик (14) и выход из него без задевания ограничителей. (При выполнении упражнения на БМП тупик (14) заменя-

ется ограниченным проходом (8), который преодолевается без задевания ограничителей.)

5. Выход на берег без остановок, скатывания и задевания габаритных столбов.

Примечание. Для частей приморских округов и морской пехоты на входе (выходе) в воду оборудовать макет аппарели десантного корабля, вторым и пятым оценочными показателями для них считать:

второй — вход в воду и переход на плав без задевания габаритных столбов, остановки машины, скатывания (юза) с аппарели;

пятый — выход на берег с первого подхода без остановок, скатывания с аппарели, задевания габаритных столбов.

в) Преодоление водной преграды в составе подразделения

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью в составе роты на разведанных и оборудованных переправах. В зависимости от технических возможностей машин и характера водной преграды переправа может осуществляться вброд под водой или на плаву. Примерная схема выполнения упражнения показана на рис. 10.

Выбор и оборудование переправ, подготовка личного состава и техники проводятся в соответствии с Руководством по преодолению водных преград.

В районе переправы намечаются: исходное положение на удалении не менее 1,5 км от водной преграды, маршруты движения, пункт

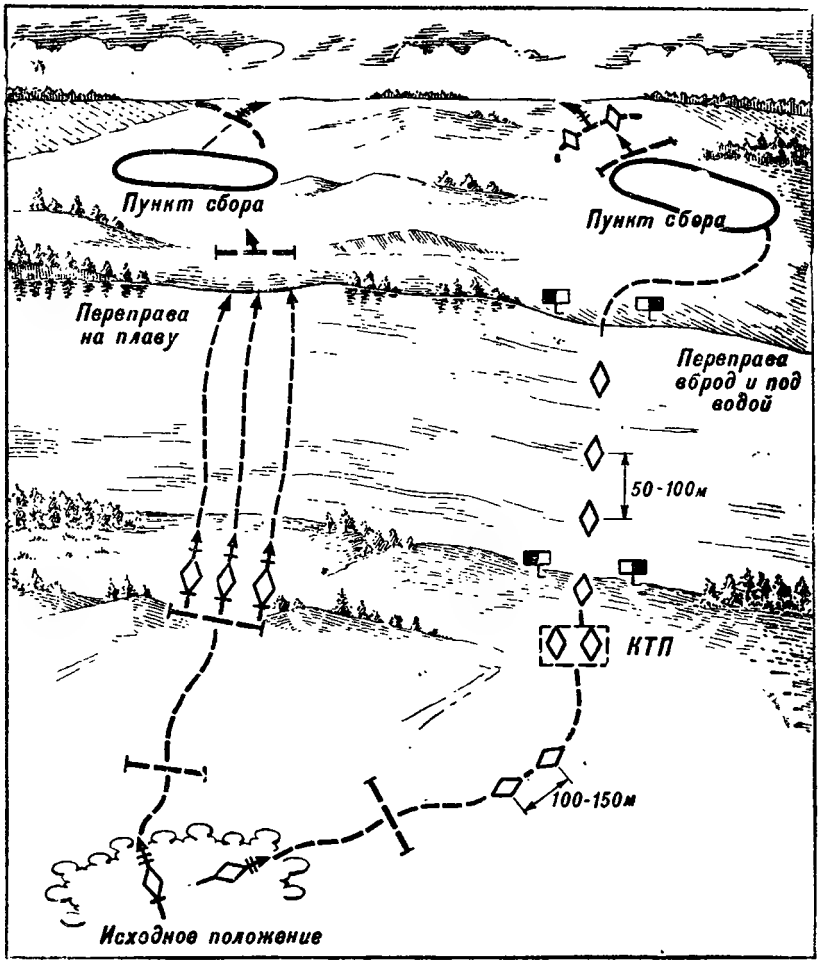


Рис. 10. Примерная схема маршрута по учебному упражнению № 2:
(для гусеничных машин упражнение № 2, *в*, для колесных БТР — № 2, *б*)

сбора на противоположном берегу, контрольно-технический пункт, а при необходимости рубежи регулирования и развертывания в предбоевые и боевые порядки.

Разведка и оборудование маршрутов движения и переправы, спасательно-эвакуационная и комендантская службы организуются распоряжением командиров частей (соединений) до проведения занятий по вождению.

В исходном положении руководитель занятия по карте ставит задачу командиру подразделения на преодоление водной преграды, в которой указывает: сведения о противнике, задачу роты, характеристику водной преграды, порядок действий при подходе к водной преграде, во время переправы и на противоположном берегу; маршруты и рубежи регулирования; объем и порядок подготовки машин; место и характер переправы; общее время на выполнение упражнения, сигналы управления и меры безопасности.

Общее время определяется руководителем занятия, исходя из фактически необходимого времени: на постановку задачи экипажам; на выполнение работ по подготовке машин в исходном положении, на КТП и в пункте сбора; на движение к переправе, преодоление водной преграды и выполнение поставленной задачи на противоположном берегу. Рекогносцировка маршрутов и переправы проводится заранее и в общее время выполнения упражнения не включается.

Время на подготовку машин определяется исходя из объема выполняемых работ и действующих нормативов времени на их выполнение (если нет нормативов, они определяются руководителем занятия), а на передвижение — исходя из установленных скоростей движения.

После проверки готовности личного состава и техники командир роты по карте отдает боевой приказ на выполнение поставленной задачи.

Движение подразделения начинается в колонне по команде руководителя занятия.

Преодоление водных преград вброд и под водой выполняется в колоннах на установленных между машинами дистанциях: днем — не менее 50 м, ночью — 100 м, а на плаву — в походном, предбоевом или боевом порядке.

Оценочные показатели:

1. Выполнение работ по подготовке машин к переправе за время, необходимое на подготовку одной машины по нормативам на оценку не ниже «удовлетворительно».

2. Движение к водной преграде с соблюдением установленных дистанций и интервалов без остановок и скопления машин у переправы (на КТП допускается одновременное нахождение не более двух машин).

3. Преодоление водной преграды и выход на противоположный берег без остановок с соблюдением установленных дистанций, интервалов и направления движения.

4. Своевременное выполнение работ, предусмотренных руководствами, по подготовке машин к действию на суше. Выдвижение и занятие указанного рубежа на противоположном берегу в установленные сроки.

5. Четкое управление подразделением и экипажами, своевременное и правильное выполнение ими команд в ходе выполнения всего упражнения. Осуществление перестроений в установленные нормативы времени.

ЗАЧЕТНОЕ УПРАЖНЕНИЕ. ВОЖДЕНИЕ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ МЕСТНОСТИ

Цель. Совершенствовать навыки вождения машин с максимально возможной скоростью при правильном преодолении препятствий на местности, характерной для дислокации войск.

Порядок выполнения упражнения на пересеченной местности

Упражнение отрабатывается по одному из двух вариантов днем и ночью на маршруте протяженностью 4—6 км с естественными и искусственными препятствиями (рис. 11). Маршруты выбираются и оборудуются применительно к условиям рельефа местности с учетом следующих требований:

— три колейных прохода в минно-взрывном заграждении (9) оборудуются не ближе 50 м один от другого;

— участок заграждений и маневрирования (20) оборудуется согласно приложению 4. Для исключения движения машин по одному следу поочередно перекрываются указками проходы между ежами. Боковые границы участка через 30—50 м обозначаются столбами высотой 1,5 м (ночью проходы между ежами и боковые границы участка обозначаются световыми знаками. В зимних условиях участок заграждений и маневрирования может заменяться движением по снежной целине про-

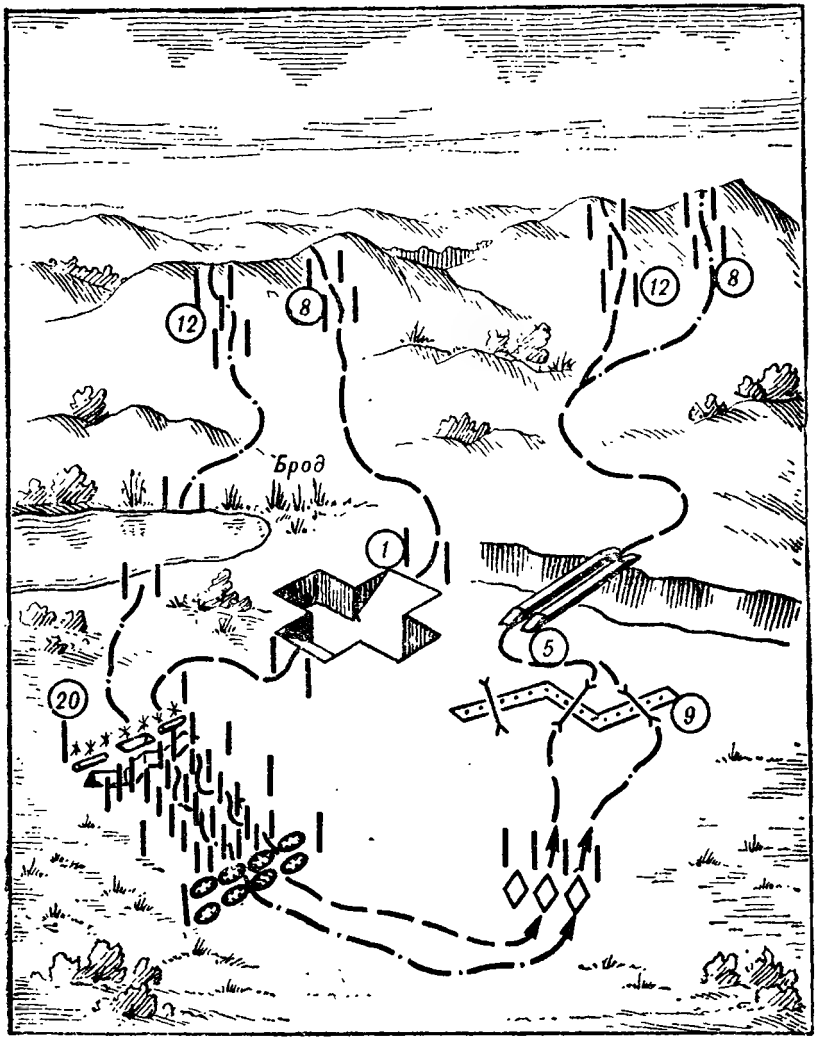


Рис. 11. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению на пересеченной местности *

* На рис. 11—22 и 28—39 штрихпунктирной линией показан маршрут движения для второго варианта.

тяженностью 200—300 м и глубиной снега не менее 40 см с преодолением двух-трех сугробов глубиной не менее 1 м);

— макет колейного моста (5) устанавливается через ров, канаву или другое препятствие;

— противотанковый ров с проходом (1);

— подъемы и спуски выбираются крутизной не менее 7° и протяженностью не менее 30 м;

— место остановки (8) на подъеме и спуске обозначается столбами. На подъеме или спуске обучаемый должен остановить машину в месте, обозначенном столбами, не выходя за их границы, поставить машину на тормоз, после этого возобновить движение без остановки двигателя и скатывания за границы столбов;

—проход между столбами (12) на подъеме и спуске. В зависимости от местных условий проход на подъеме или спуске может быть заменен прямым ограниченным проходом на косогоре (10);

— нормальный брод на естественном или искусственном водоеме длиной не менее 15 м и шириной на входе в воду и выходе из воды 5 м. Вход и выход обозначаются столбами высотой 1,5 м, которые ночью обозначаются световыми знаками. Глубина брода должна быть не менее 80% глубины, преодолеваемой машиной без специальной ее подготовки.

При невозможности подобрать и оборудовать брод он может быть заменен противотанковым рвом с проходом (1).

В ходе выполнения упражнения на учебных местах отрабатываются нормативы № 1, 2, 3, 16, 18, 19 в соответствии с приложением 2. Отработка норматива № 2 или 3 является обязательной при каждом выполнении зачетного упражнения.

В учебных подразделениях зачетное упражнение отрабатывается сначала на тренажерах, а затем на боевых машинах. Тренировка на тренажерах организуется на двух занятиях: на первом — с дневными приборами наблюдения, на втором — с ночными.

Средние скорости движения в зависимости от классности, км/ч

Тип машины	Днем			Ночью		
	Мастер, I класс	II класс	III класс	Мастер, I класс	II класс	III класс
Танки	23	22	18	21	20	16
БМП	25	23	19	23	21	17

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу (9) в минно-взрывном заграждении без остановки и задевания указок.

Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

2. Движение по проходу между столбами (12) на подъеме или спуске без задевания

столбов и остановки двигателя. (В случае замены прохода между столбами (12) на спуске или подъеме прямым ограниченным проходом (10) на косогоре преодолевать его без задевания столбов и остановки двигателя.)

3. Преодоление брода без выхода за его границы, остановки машины в воде, переключения передач, резких поворотов и выход на берег без скатывания назад или преодоление противотанкового рва с проходом (1) без остановки, скатывания назад, задевания стенок и ограничительных столбов.

4. Остановка и возобновление движения в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

5. Движение по участку заграждений и маневрирования (20) без выхода за его границы, обхода участка маневрирования, задевания ограничителей и остановки двигателя или движение по участку снежной целины без применения заднего хода более четырех раз и остановки двигателя.

* При недостаточном сцеплении гусениц с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

Порядок выполнения упражнения в горной местности

Упражнение отрабатывается на маршруте протяженностью 4—6 км, проходящем по горным дорогам с подъемами, спусками и косо-

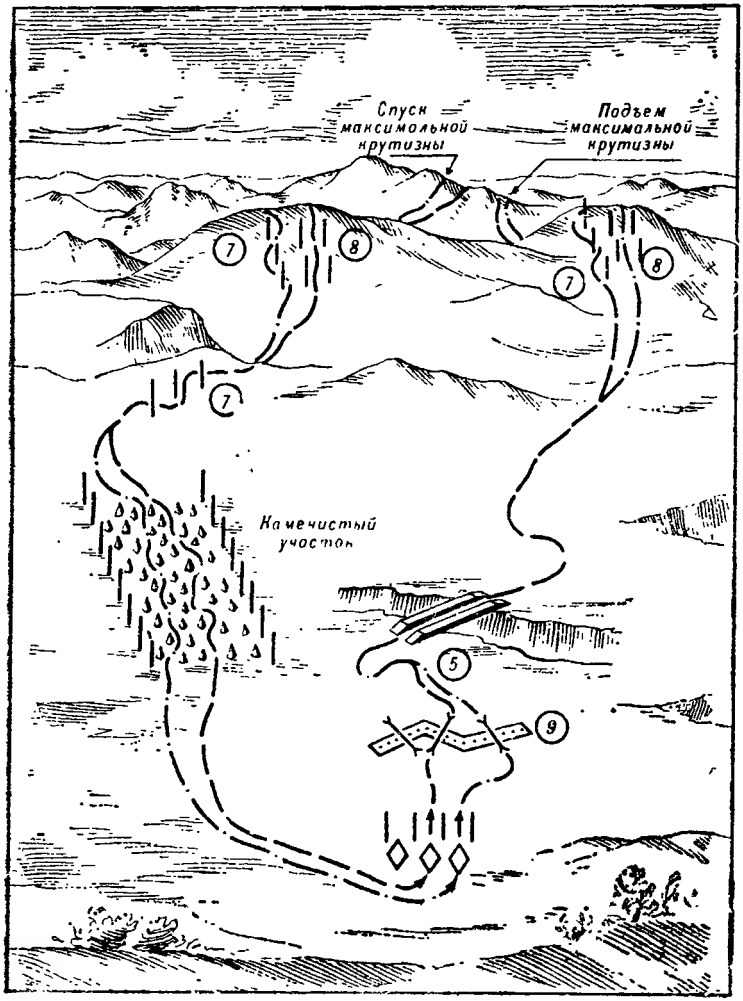


Рис. 12. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению в горной местности

горами разной крутизны и длины, по каменистым участкам и теснинам (рис. 12) с включением характерных препятствий:

— каменистый участок не менее 100 м по фронту и 200—300 м в глубину должен включать камни и валуны разных размеров. Количество и расположение их должны быть такими, чтобы они создавали узкие проходы с поворотами. За время движения по участку обучаемый должен выполнить не менее десяти поворотов по проходам шириной до 5 м. Чтобы не было вождения по одному следу, направление движения периодически изменяется выставлением специальных указок. Боковые границы участка через 30—50 м обозначаются столбами высотой 1,5 м. Ночью на них выставляются световые знаки. При недостатке камней и валунов каменистый участок может усиливаться заграждениями из надолб и ежей, воронками и другими препятствиями. При отсутствии каменистого участка он может заменяться участком заграждений и маневрирования (20);

— подъемы и спуски максимальной крутизны и протяженностью не менее 20 м должны соответствовать техническим возможностям машины и условиям сцепления гусениц с грунтом, но не менее 10°;

— места остановки (8) и поворот между столбами (7) оборудуются на подъемах и спусках протяженностью не менее 30 м и крутизной не менее 10°, а поворот между столбами (7) на косогоре крутизной не менее 7°.

Средние скорости движения в зависимости от классности, км/ч

Тип машины	Днем			Ночью		
	Мастер, I класс	II класс	III класс	Мастер, I класс	II класс	III класс
Танки	22	21	17	20	19	15
БМП	24	22	18	21	20	16

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу в минно-взрывном заграждении (9) без остановки.

Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

2. Поворот между столбами (7) на подъеме или спуске без задевания столбов и остановки двигателя. Остановка и трогание машины в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

3. Поворот между столбами (7) на косогоре без задевания столбов и остановки двигателя.

---

* При недостаточном сцеплении гусениц с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

4. Преодоление подъема и спуска максимальной крутизны без остановки машины и потери управления.

5. Движение по каменистому участку без выхода за его границы и остановки двигателя.

Порядок выполнения упражнения в пустынно-песчаной местности

Упражнение отрабатывается на маршруте протяженностью 4—6 км, проходящем по песчаным участкам с барханами (не менее 20% длины маршрута), по такырам и солончакам (рис. 13) с характерными препятствиями:

— песчаный участок шириной не менее 100 м и глубиной 0,8—1,0 км (20% длины маршрута). Он должен включать барханы разной высоты и протяженности и другие характерные для данной местности препятствия. Боковые границы участка через 30—50 м обозначаются столбами высотой 1,5 м. Ночью на них устанавливаются световые знаки.

Средние скорости движения в зависимости от классности, км/ч

Тип машины	Днем			Ночью		
	Мастер, I класс	II класс	III класс	Мастер, I класс	II класс	III класс
Танки	21	20	17	19	18	15
БМП	22	21	20	18	17	14

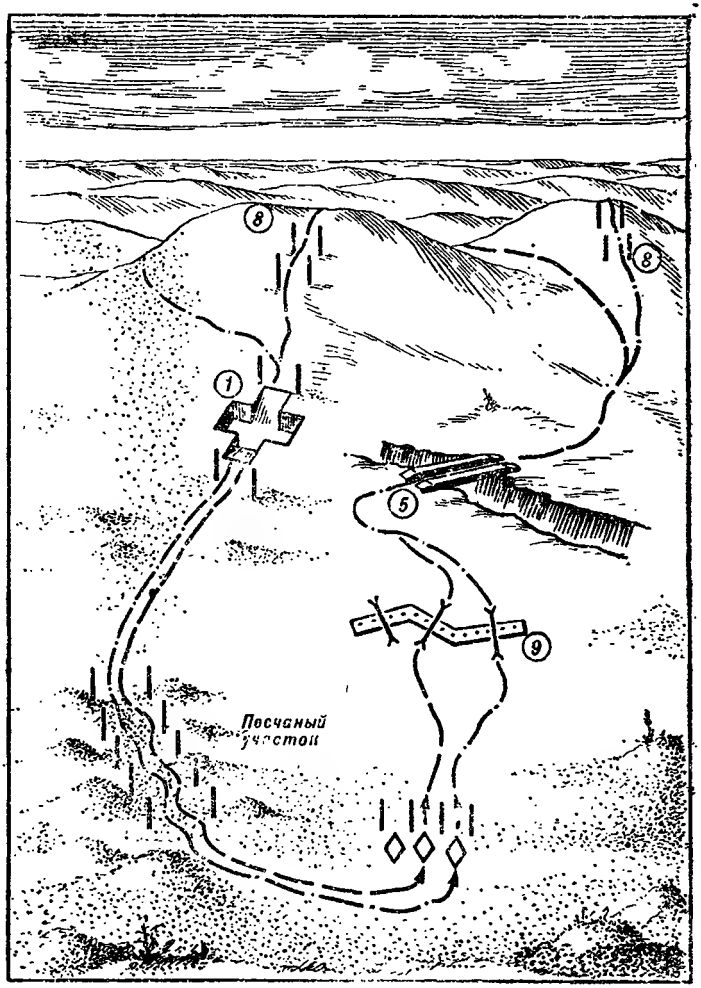


Рис. 13. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению в пустынно-песчаной местности

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу (9) в минно-взрывном заграждении без остановки.

2. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

3. Остановка и возобновление движения машины в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

4. Преодоление противотанкового рва с проходом (1) без остановок и скатывания назад, задевания стенок и ограничительных столбов.

5. Преодоление песчаного участка без выхода за его границы и остановки двигателя.

Порядок выполнения упражнения на заболоченной местности

Упражнение отрабатывается на маршруте протяженностью 4—6 км, проходящем по среднепересеченной и болотистой местности с подъемами и спусками разной крутизны (рис. 14) и с характерными препятствиями:

— повороты между столбами (7) и места остановки (8) * оборудуются на подъемах и спусках крутизной не менее 10°, протяженностью не менее 30 м;

---

* При недостаточном сцеплении гусениц с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

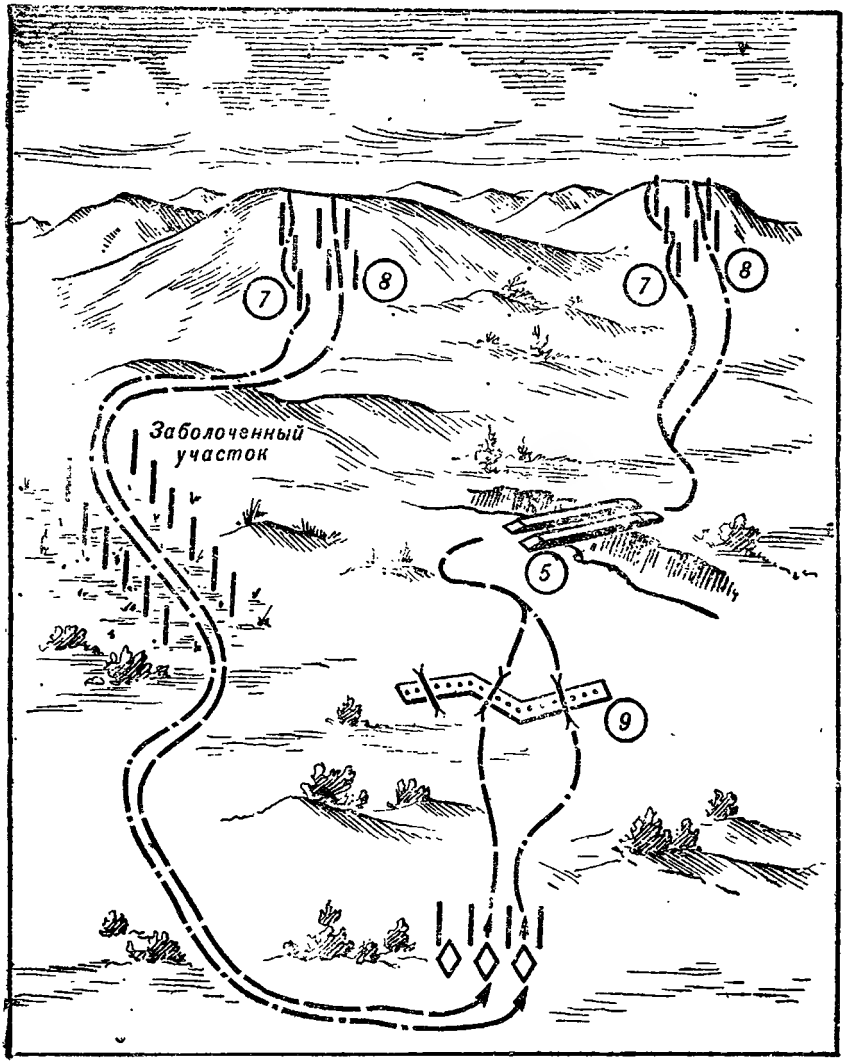


Рис. 14. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению на заболоченной местности

— заболоченный участок может состоять из нескольких или одного проходимого болота общей протяженностью не менее 100 м,

Границы заболоченных участков через 30—50 м обозначаются вехами. Ночью на них устанавливаются световые знаки. При отсутствии заболоченных участков они могут заменяться нормальным бродом, а в зимних условиях — противотанковым рвом с проходом (1).

Средние скорости движения в зависимости от классности, км/ч

Тип машины	Днем			Ночью		
	Мастер, I класс	II класс	III класс	Мастер, I класс	II класс	III класс
Танки	20	19	15	18	17	14
БМП	22	21	17	20	19	15

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу в минно-взрывном заграждении (9) без остановки.

2. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

3. Поворот между столбами (7) на подъеме или спуске без задевания столбов и остановки двигателя.

4. Остановка и трогание машины в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске

* При недостаточном сцеплении гусениц с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

5. Преодоление заболоченного участка без переключения передач, резких поворотов, остановки и выхода за его границы.

Примечание. В случае замены заболоченного участка бродом или противотанковым рвом с проходом (1) пятый оценочный показатель брать как третий для пересеченной местности.

Глава четвертая

УПРАЖНЕНИЯ ДЛЯ ЧАСТЕЙ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ НА ГУСЕНИЧНОЙ ТЕХНИКЕ*

КОНТРОЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 1. ВОЖДЕНИЕ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА

Цель. Совершенствовать навыки вождения машин в составе экипажа на максимально возможной скорости на местности, характерной для дислокации войск в соответствии с тактической обстановкой.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение отрабатывается по одному из двух вариантов днем и ночью на маршруте протяженностью 5—7 км (рис. 15—18) в составе штатного экипажа, но не менее двух человек — командира машины и механика-водителя. При отсутствии штатного командира машины его обязанности может выполнять

* Учебные упражнения № 1, 2 и зачетное упражнение отрабатываются в соответствии с условиями данных упражнений, изложенных в главе третьей. Контрольное упражнение № 2 артиллерийскими подразделениями не выполняется.

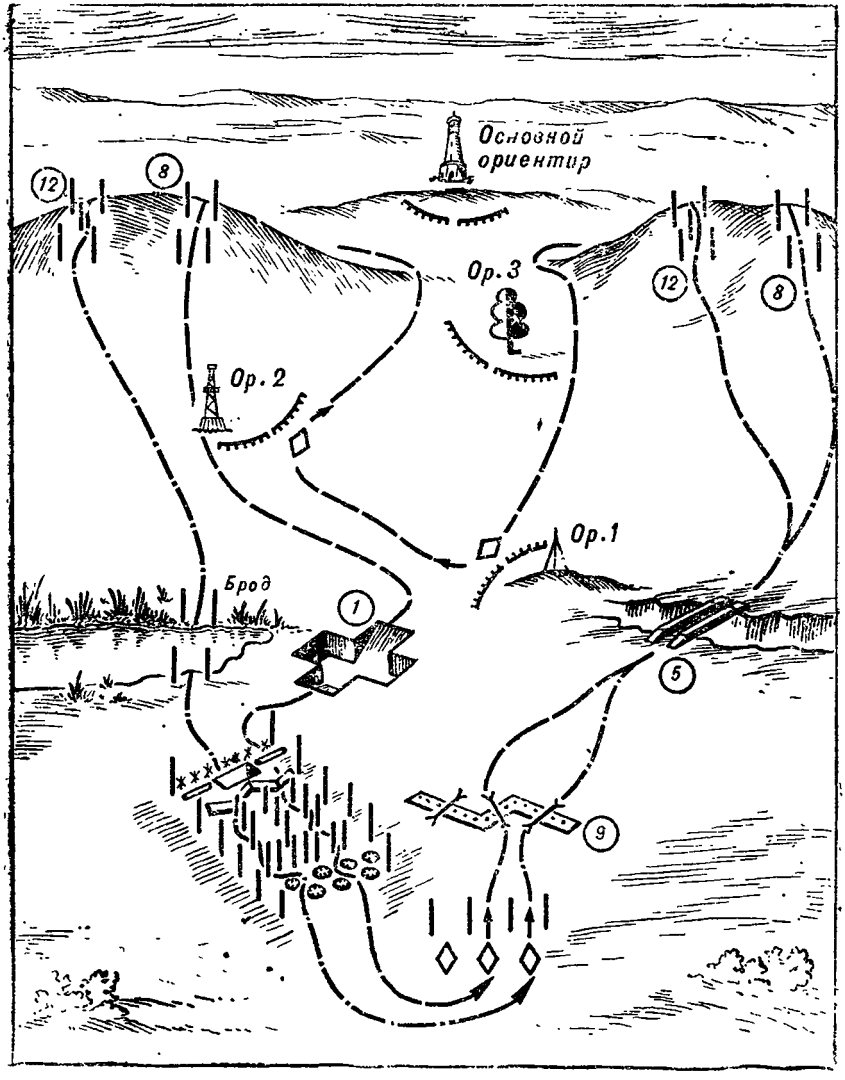


Рис. 15. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 на пересеченной местности

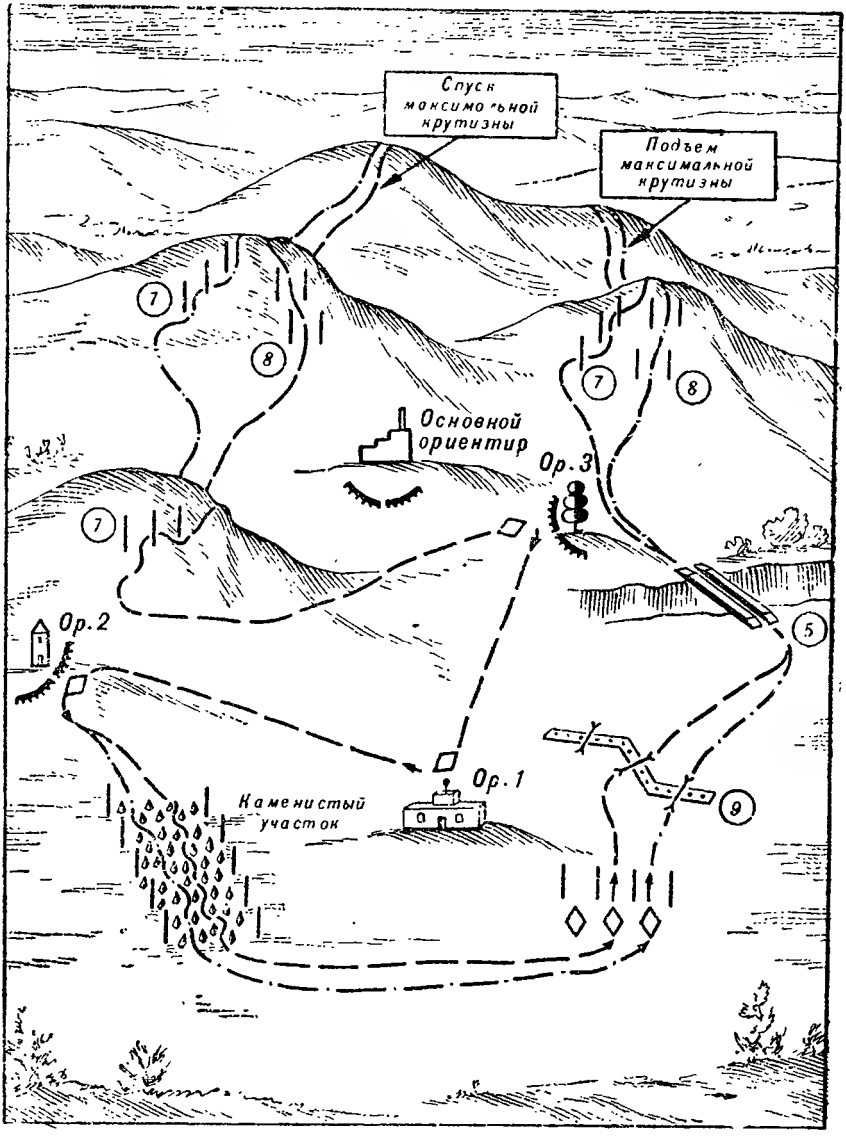


Рис. 16. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 в горной местности

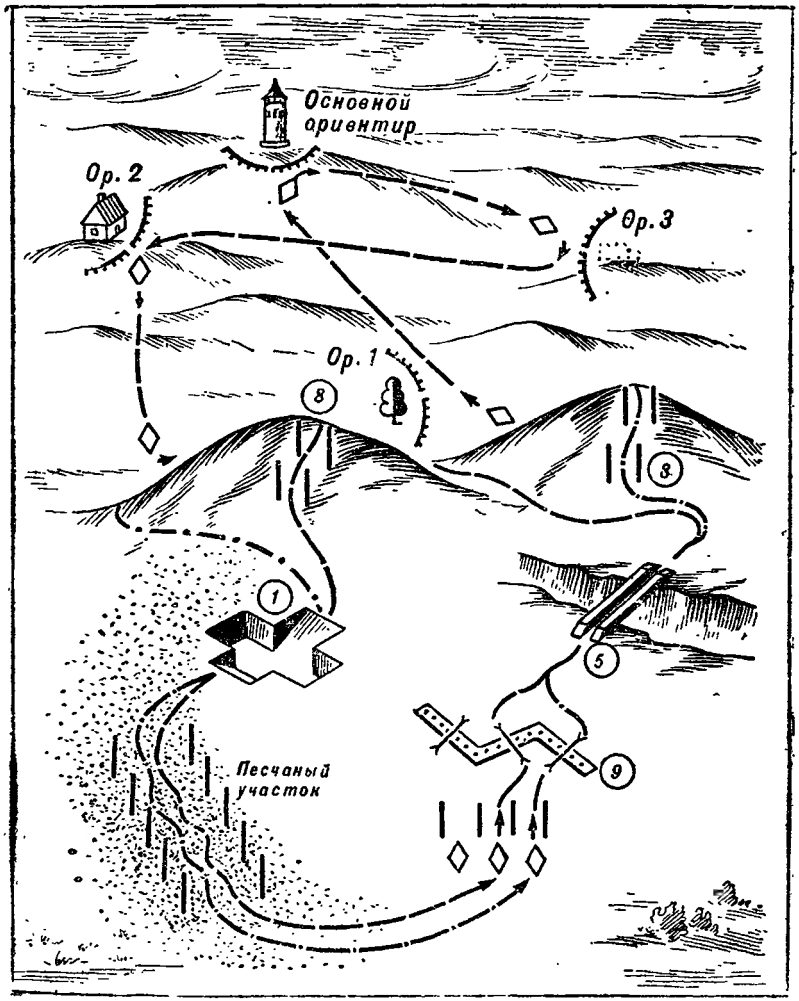


Рис. 17. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 в пустынно-песчаной местности

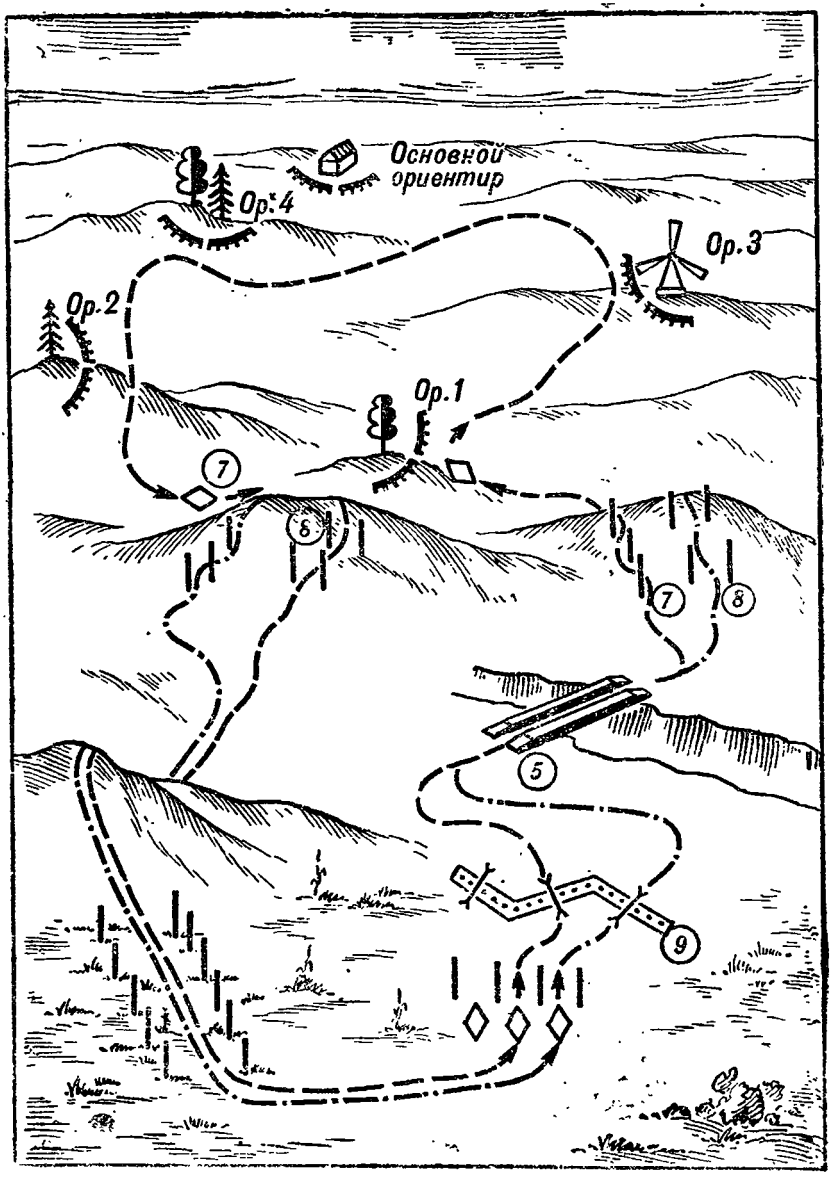


Рис. 18. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 на заболоченной местности

обучаемый, назначенный руководителем занятия.

Маршруты выбираются применительно к условиям рельефа местности, характерной для дислокации войск, на трассе зачетного упражнения с включением дополнительного участка (участков) местности, обеспечивающего движение экипажа на четыре-пять ориентиров. Ориентиры выставляются или подбираются таким образом, чтобы были хорошо видны из машины, а ночью они обозначаются световыми знаками. В районе ориентиров на удалении до 100 м от них выставляются цели (мишени), обозначающие противника. Во избежание движения по одному маршруту экипажам задается разная последовательность выхода на ориентиры.

Руководитель занятия ставит командирам экипажей задачу, в которой указывает: ориентиры, порядок действий при выходе из исходного положения, преодолении естественных и искусственных препятствий, изменениях направления движения, атаке опорных пунктов; скорости движения, сигналы управления и режимы светомаскировки при вождении ночью.

После подготовки машины к движению экипаж выстраивается перед машиной. По команде руководителя занятия «По местам» экипаж занимает свои места в машине, механик-водитель осуществляет пуск двигателя, командир докладывает по радио руководителю занятия о готовности к движению.

По команде руководителя «Вперед» экипаж начинает движение по указанному маршруту,

преодолевая встречающиеся на пути препятствия.

Руководитель занятия контролирует действия экипажа и по радио установленными сигналами подает команды на изменение на-

Средние скорости движения в зависимости от характера местности, км/ч

Характер местности и тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Пересеченная						
Танки	23	22	18	21	20	16
БМП	25	23	19	23	21	17
Горная						
Танки	22	21	17	20	19	15
БМП	23	22	18	21	20	16
Пустынно-песчаная						
Танки	21	20	17	20	19	16
БМП	22	21	18	21	20	17
Заболоченная						
Танки	20	19	15	18	17	14
БМП	22	21	17	20	19	15

правления движения на два-три дополнительных ориентира. Выполняя команды командира машины, механик-водитель ведет машину в указанном направлении, кратчайшим путем, с максимально возможной по условиям движения скоростью. Выполнение команд на посадку в машину, трогание с места и изменение направления движения на ориентиры контролируется и оценивается с учетом нормативов с командного или подвижного пункта управления (танк, БМП, БТР).

В ходе выполнения упражнения и на учебных местах отрабатываются нормативы № 7, 8, 9, 10, 24 (для подразделений на БМП вместо норматива № 24 выполняется норматив № 2) в соответствии с приложением 2. Отработка норматива № 24 или № 2 является обязательной на каждом занятии.

Технику вождения на пересеченной, в горной, пустынно-песчаной и на болотистой местности оценивать, руководствуясь соответствующими оценочными показателями зачетного упражнения.

КОНТРОЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 2. ВОЖДЕНИЕ В СОСТАВЕ ВЗВОДА

Цель. Совершенствовать навыки вождения машин в составе взвода в походных и боевых порядках в сложных условиях местности, характерной для дислокации войск, в соответствии с тактической обстановкой.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение отрабатывается по одному из двух вариантов на маршруте протяженностью 5—7 км (рис. 19—22) в составе взвода

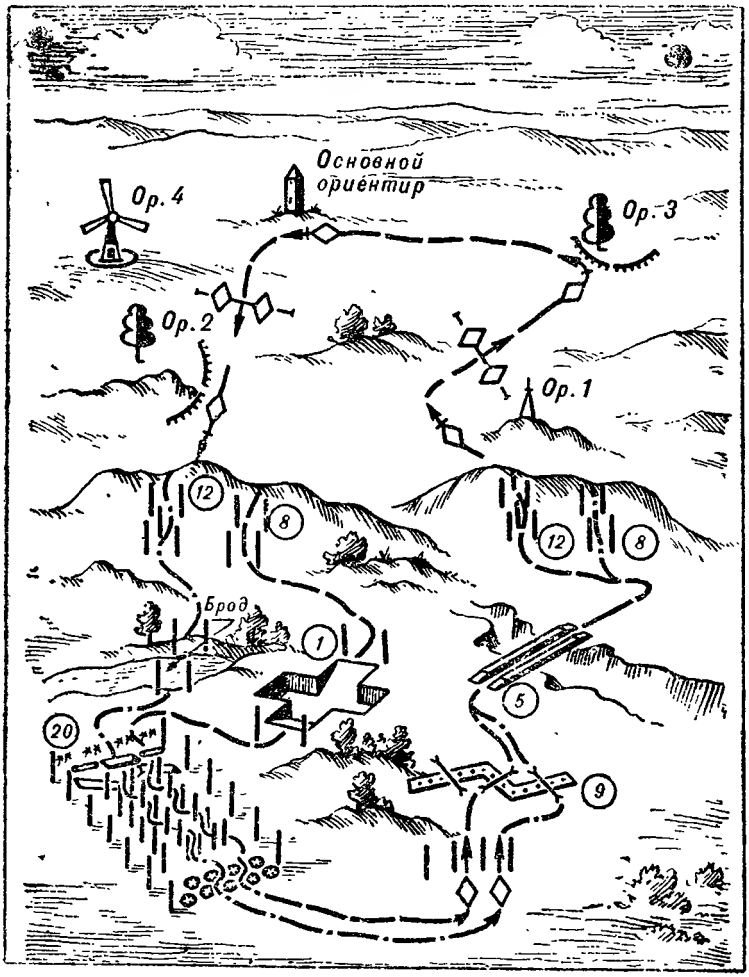


Рис. 19. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 на пересеченной местности

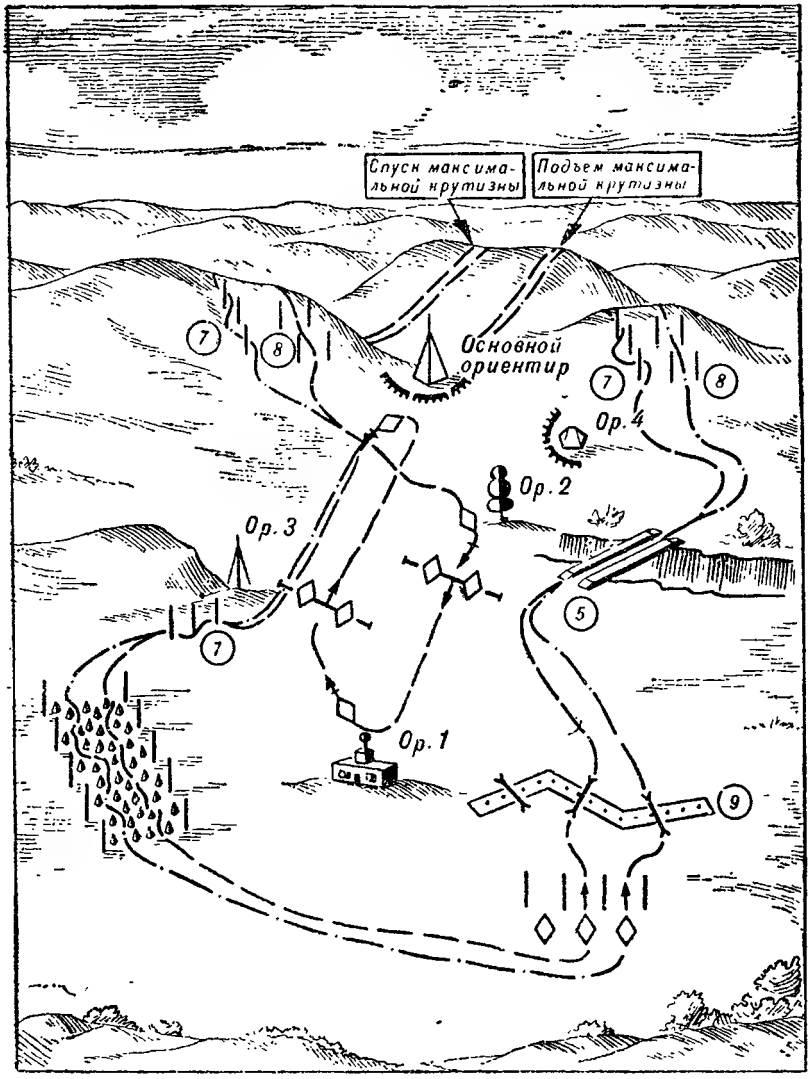


Рис. 20. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 в горной местности

штатной организации. Допускается выполнение упражнения не полными экипажами, но при наличии не менее двух человек — коман-

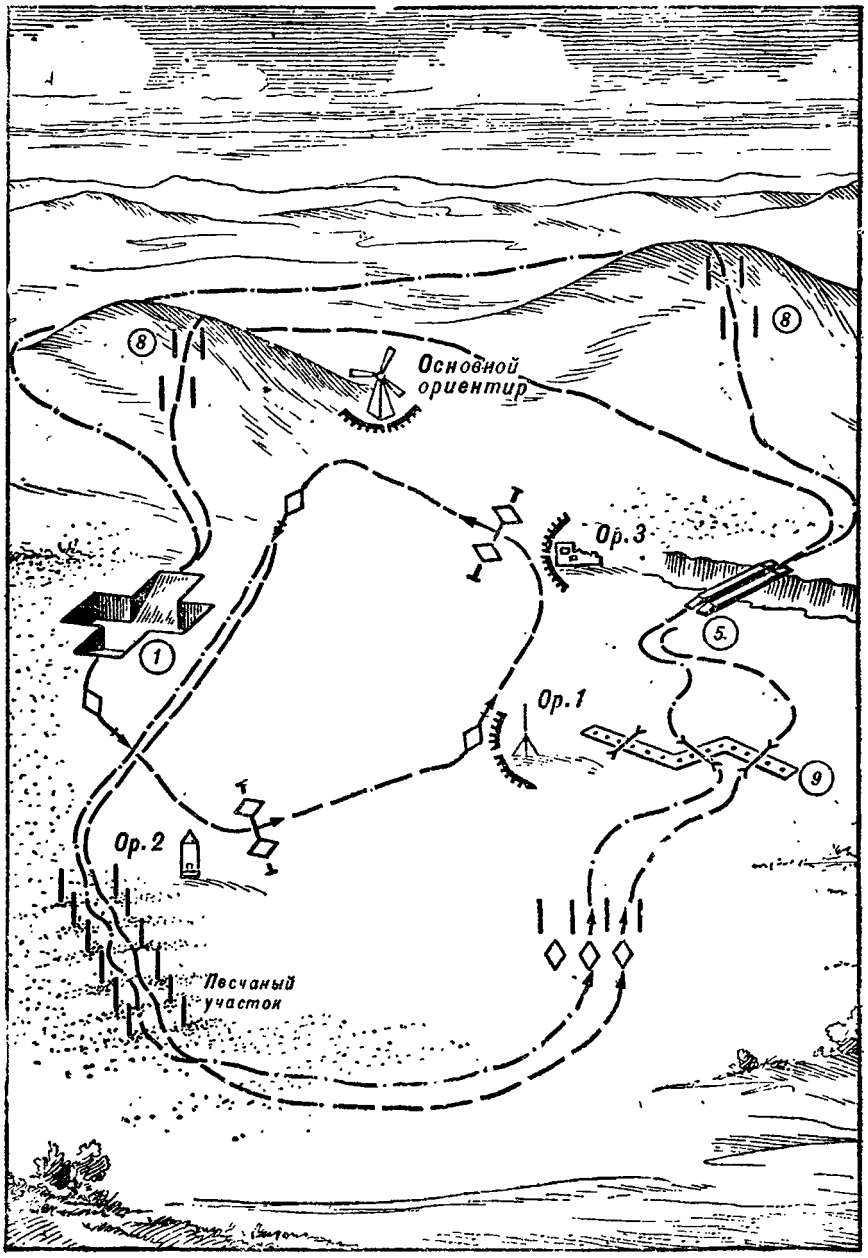


Рис. 21. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 в пустынно-песчаной местности

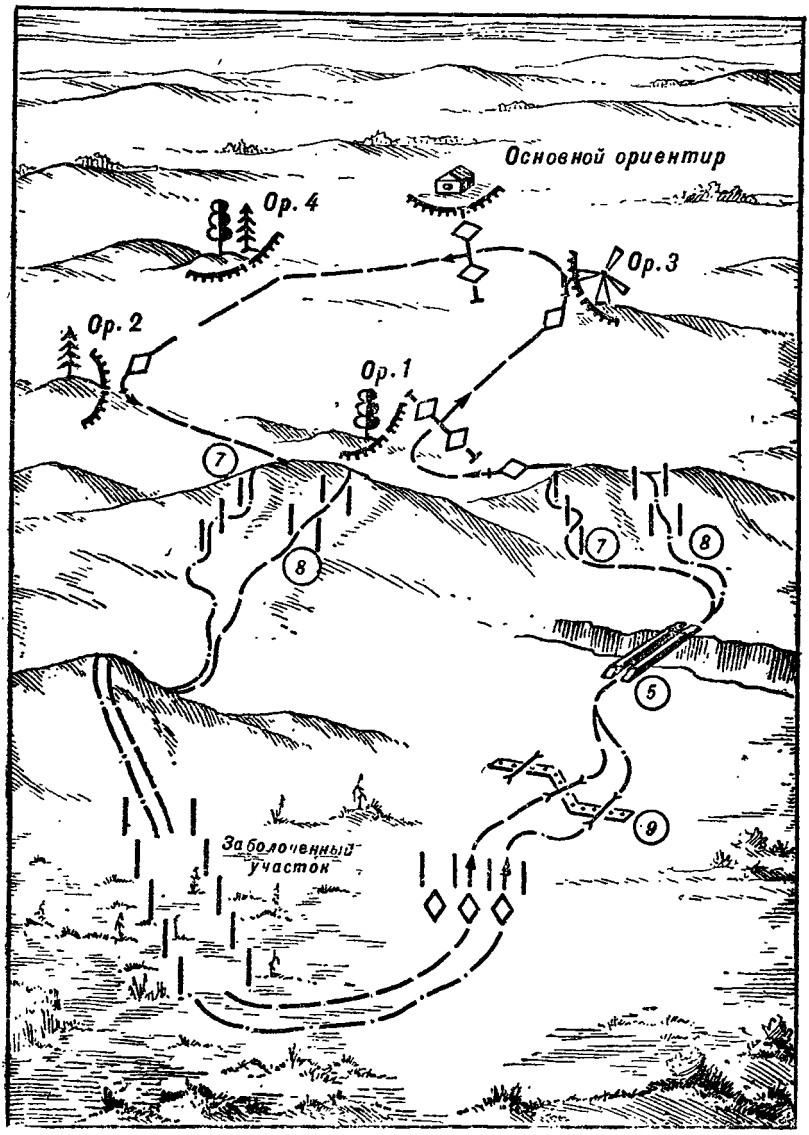


Рис. 22. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 в заболоченной местности

дира машины и штатного механика-водителя. Не допускается выполнение упражнения при отсутствии во взводе более одного штатного механика-водителя. Упражнение выполняется на маршруте контрольного упражнения № 1.

Исходное положение взвода в колонне назначается в укрытии, за складками местности, в лесу или окопах.

В начале занятия руководитель ставит роте задачу на выполнение упражнения, в которой дополнительно указывает порядок действий взводов при выходе на ориентиры.

Командир взвода ставит боевую задачу командирам боевых машин перед выполнением упражнения своего взвода, в которой указывает: ориентиры, порядок действий при выходе с исходного положения, преодолении естественных и искусственных препятствий, перестроениях, изменениях направления движения, атаке опорных пунктов противника, интервалы, скорости движения, сигналы управления и режим светомаскировки при вождении ночью.

По команде руководителя занятия «По местам» экипажи занимают места в машинах, осуществляют пуск двигателей и докладывают командиру взвода о готовности. Командир взвода докладывает руководителю занятия о готовности взвода к выполнению упражнения. По команде руководителя занятия «Вперед» подразделение во взводной колонне преодолевает по указанному руководителем занятия проходу минно-взрывное заграждение и другие препятствия. Выдвигается в направлении указанного ориентира и атакует

опорный пункт «противника». Количество и характер целей и положение их на местности должны вынуждать обучаемых осуществлять маневр или другие действия, характерные для взвода.

Руководитель занятия контролирует действия взвода и подает установленными сигналами по радио команды на изменение направления движения на два-три ориентира с перестроением в боевой и походный порядки. Выполнение команд на посадку в машины, одновременное трогание с места, перестроения взвода и изменения направления движения на ориентиры контролируются соответствующими нормативами.

При невозможности по условиям видимости контролировать действия взвода с командного пункта руководитель занятия выдвигается за взводом на подвижном пункте управления со средствами связи (танк, БМП, БТР) и с него осуществляет контроль, выдвигаясь на удобные для наблюдения места.

В ходе выполнения упражнения и на учебных местах отрабатываются нормативы № 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14* (для подразделений на машинах, не имеющих тралов, вместо норматива № 6 выполняется норматив № 5) в соответствии с приложением 2. Отработка норматива № 6 или № 5 является обязатель-

---

* На танкодромах, где невозможно выбрать участки местности для развертывания взвода и выхода на ориентиры, выполнение нормативов № 11, 12, 13, 14 в порядке исключения разрешается после выполнения упражнения на отдельном участке местности.

ной на каждом занятии. Оборудование учебного места для освоения техники вождения танков с тралами показано на рис. 30 приложения 4.

Средние скорости движения в зависимости от характера местности, км/ч

Характер местности и тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Пересеченная						
Танки	22	21	17	20	19	15
БМП	24	22	18	22	20	16
Горная						
Танки	21	20	16	19	18	14
БМП	22	21	17	21	19	15
Пустынно-песчаная						
Танки	20	19	16	19	18	15
БМП	22	20	17	21	19	16
Заболоченная						
Танки	19	18	14	17	16	13
БМП	21	20	16	20	18	14

Технику вождения на пересеченной, в горной, пустынно-песчаной и болотистой местности оценивать, руководствуясь соответствующими оценочными показателями зачетного упражнения.

Остановку на подъеме (спуске) в обозначенном месте (8) при выполнении упражнения в составе взвода заменять преодолением подъема на повышенной передаче с последующим переходом на низшую без задевания столбов и остановки, а на спуске — преодолением его на заранее выбранной передаче без задевания ограничительных столбов.

Общая оценка за выполнение упражнения выставляется в соответствии со ст. 44, 45.

КОНТРОЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 3. ВОЖДЕНИЕ В СОСТАВЕ РОТЫ (БАТАРЕИ), БАТАЛЬОНА (ДИВИЗИОНА)

Цель. Совершенствовать навыки командира роты (батальона) в управлении подразделением при вождении машин в колонне, с максимально возможной скоростью на местности, характерной для дислокации войск.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью в составе подразделения (не менее 70% штатного количества машин и с экипажами не менее двух человек — командира и механика-водителя).

Для выполнения упражнения руководителем занятия выбирается маршрут протяженностью не менее 15 км, включающий дороги и колонные пути с естественными препятствиями, характерными для дислокации войск. Маршрут должен включать мосты и железнодорожные переезды (11) *, встречающиеся на данной местности.

Началом движения колонны считается время прохождения исходного рубежа (пункта) головой колонны, а окончанием движения — время прибытия в назначенный район или на указанный рубеж (пункт) последней машины по докладу командира роты (батальона).

Сигналы управления устанавливаются руководителем занятия. Движение с открытым люком разрешается только командирам рот и батальонов.

Перед выполнением упражнения руководитель занятия по карте ставит задачу командиру роты (батальона) **.

Командир роты отдает боевой приказ на марш командирам взводов, которые на своих рабочих картах наносят тактическую обстановку: сведения о противнике, задачу роты (батальона), маршрут движения и его протяженность, порядок следования, время прохождения исходного пункта и пунктов регу-

---

* Мосты и железнодорожные переезды могут быть реальные или обозначенные, при этом макеты мостов шириной 5 м, длиной 20 м обозначаются перилами.

** В дальнейшем все указанное для командира роты относится и к командиру батальона при выполнении упражнения в составе батальона.

лирования, время прибытия в назначенный район или на указанный рубеж, скорость движения, дистанции между машинами, режим светомаскировки ночью и сигналы управления.

Объем подготовки экипажей и машин к маршу и время на его проведение устанавливаются с учетом выполнения реально необходимых работ и мероприятий. После их завершения экипажи выстраиваются у машин, а командир роты докладывает руководителю занятия о готовности к маршу.

По указанию руководителя занятия командир роты подает команду «По местам» и контролирует ее выполнение. Затем он занимает свое место в машине, входит в связь с экипажами и подает команду на пуск двигателей. После доклада экипажей о готовности к движению командир роты докладывает руководителю занятия и по его команде начинает движение.

Командир роты должен провести колонну с максимально возможной скоростью, изменяя ее в соответствии с дорожными условиями, не допуская растягивания и остановки колонны и четко действуя по командам руководителя занятия.

Руководитель занятия контролирует действия командира роты, порядок движения колонны, дистанции между машинами и дает вводные об их увеличении или уменьшении, о налете авиации противника, на преодоление колонной участков местности, зараженных радиоактивными или отравляющими веществами, а также на обход не менее двух

препятствий, не преодолеваемых машинами (неисправных машин) в ходе движения.

Контроль за действиями роты руководителем занятия проводится с заранее выбранных мест, выходя на них по кратчайшим маршрутам, а в некоторых местах могут выставляться контролеры.

По прибытии в назначенный район (пункт) на отдельном учебном месте отрабатываются нормативы № 11, 12 или 13, 14 согласно приложению 2 и проводится разбор занятия.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Танки	30	28	25	27	25	22
БМП	35	33	30	31	30	27

Оценочные показатели для роты (батальона):

1. Трогание машин с места и начало движения после подачи команды «Вперед» за время не более 11 с (для батальона не более 15 с).

2. Движение по мостам, железнодорожным переездам и при обходе не преодолеваемых машинами препятствий (неисправных машин)

на установленных дистанциях между машинами с допустимой скоростью и без остановок.

3. Преодоление на маршруте естественных препятствий без остановок, скатывания назад, наезда и задевания за деревья, столбы и другие сооружения.

4. Соблюдение правил дорожного движения, установленных дистанций в соответствии со скоростью и условиями движения. Движение без отклонения от заданного маршрута.

5. Четкое выполнение команд (сигналов) руководителя занятия.

Общая оценка за выполнение упражнения выставляется в соответствии со ст. 44, 45.

Глава пятая

УПРАЖНЕНИЯ ДЛЯ ЧАСТЕЙ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ НА КОЛЕСНЫХ БРОНЕТРАНСПОРТЕРАХ

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 1. ОСНОВЫ ВОЖДЕНИЯ

Цель. Научить обучаемых готовить машину к движению, трогаться с места, переключать передачи, выполнять повороты, двигаться с различной скоростью, тормозить и останавливать машину.

Упражнение отрабатывается на технике на трех занятиях: первое и второе — днем, третье — ночью.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем на местности, характерной для дислокации войск, по маршруту протяженностью 4—5 км (рис. 23), на котором обозначаются указками места остановок и поворотов.

Маршрут движения разбивается на четыре примерно равные по длине участка, каждый из которых начинается после прохождения

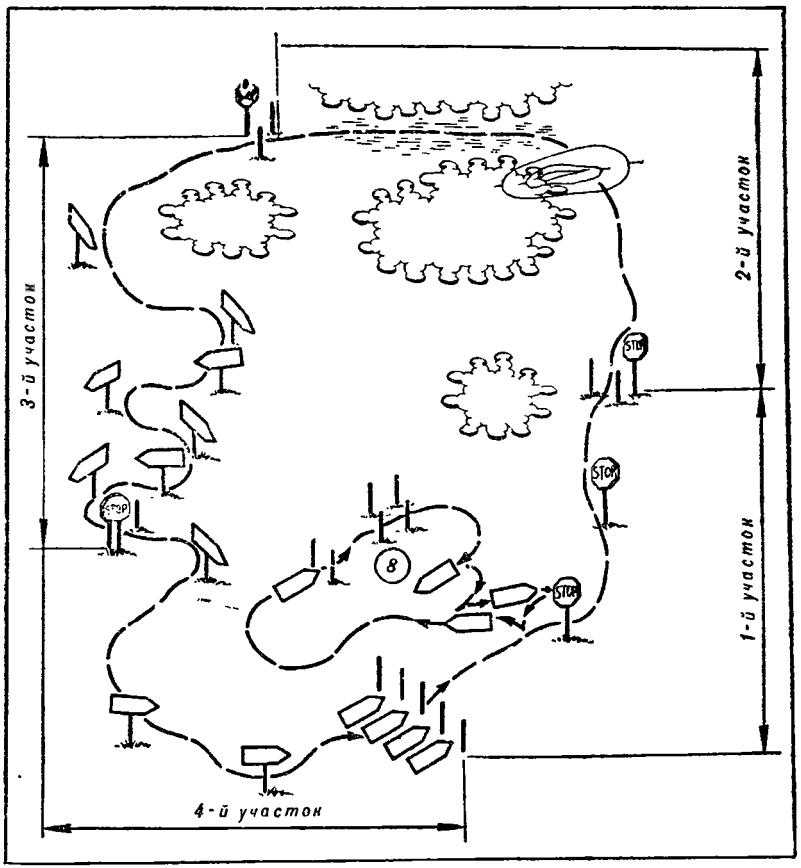


Рис. 23. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 1

места остановки, обозначенного с двух сторон ограничителями и знаками STOP.

На отдельном учебном месте, расположенном в стороне от маршрута движения, отрабатывается остановка машины в обозначенном месте (8) и движение задним ходом.

Первое занятие

Обучение вождению проводится в составе учебной группы. Обучаемые распределяются на равные группы в зависимости от количества машин.

Каждый обучаемый под руководством инструктора не менее двух раз подготавливает машину к движению; проводит основные операции контрольного осмотра; регулирует по росту сиденье; открывает, закрывает и стопорит свой люк; готовит к пуску и производит пуск двигателя (двигателей); проверяет работу двигателей на всех режимах и контролирует их работу по показаниям контрольно-измерительных приборов.

Затем двое обучаемых занимают места в машине, один в качестве водителя, другой — наводчика и по команде руководителя занятия начинает движение и, двигаясь по всему маршруту упражнения, отрабатывает учебные вопросы на участках трассы по командам инструктора в соответствии с указателями и дорожными условиями.

Первый участок оборудуется двумя знаками STOP, которые делят его на три примерно равные части. На этом участке, начиная с исходной линии, обучаемые отрабатывают: трогание машины с места различными способами на низших передачах, прямолинейное движение с изменением скорости движения за счет изменения частоты вращения вала двигателя, торможение различными способами и остановку машин у знаков STOP.

Второй участок оборудуется двумя знаками STOP. На этом участке обучаемые отрабатывают трогание машины с места; движение на низшей передаче, разгон, переключение не менее трех раз с низшей на высшую и с высшей на низшую передачи согласно дорожным условиям маршрута и командам инструктора; торможение и остановку машин у ограничителей со знаком STOP.

Третий участок оборудуется указками направления движения машины. На нем обучаемые отрабатывают вопросы: трогание машины с места; движение на низших передачах с осуществлением не менее четырех поворотов в стороны на различные углы, движение на высших передачах с выполнением не менее трех поворотов; торможение и остановка машины у ограничителей со знаком STOP.

Четвертый участок оборудуется указками направления движения, на котором обучаемые отрабатывают: трогание машины с места; движение на различных передачах; повороты под различными углами, торможение и не менее двух раз внезапные остановки по команде инструктора, а также остановку машины на исходной линии.

Оценка обучаемому выставляется за технику управления машиной по данному участку маршрута. Замена обучаемых производится на исходной линии.

Отработка техники остановки машины в обозначенном месте (8) и движения задним ходом проводится на учебном месте по кольцевому маршруту протяженностью 300—

400 м (см. рис. 23) по командам инструктора, который находится в машине.

Второе занятие

Обучение вождению проводится аналогично первому занятию, за исключением первого участка маршрута, на котором отрабатываются вопросы трогания с места, движения на низшей передаче, разгона, переключения с низшей на высшую и с высшей на низшую передачи согласно указаниям инструктора. Циклом начала и конца переключения передач являются места остановок, обозначенные знаком STOP.

Третье занятие

Проводится так же, как и второе, только ночью с использованием светомаскировочного устройства в режиме частичного затемнения.

Оценочные показатели:

1. Трогание машины с места различными способами с предварительной подачей сигнала, плавно и без остановок двигателя.

2. Переключение передач своевременно и быстро с соблюдением установленного режима работы двигателя в соответствии с условиями движения*, без остановок двигателя.

* При движении на низших передачах не допускать высокой частоты вращения вала двигателя; при движении на высших передачах не допускать низкой частоты вращения вала двигателя; при переключении на высшие передачи не делать длительного разгона, а также очень короткого; не допускать движение на высших передачах при увеличении сопротивления движению.

3. Повороты машины в соответствии с дорожными условиями и скоростью движения без выезда за проезжую часть маршрута, заноса, потери управления и остановки двигателя.

4. Торможение различными способами в соответствии с дорожными условиями и остановка машины в указанном месте без остановки двигателя, выхода за ограничители и их задевания.

5. Быстрое и четкое выполнение команд инструктора, своевременный доклад о показаниях контрольно-измерительных приборов.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 2. ПРЕОДОЛЕНИЕ ЕСТЕСТВЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

Цель. Научить обучаемых преодолевать подъемы, спуски и косогоры различными способами с остановками на них, последующим троганием и поворотами.

Упражнение выполняется на технике на трех занятиях: первое и второе — днем, третье — ночью.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем на местности, характерной для дислокации войск, по маршруту протяженностью 4—5 км (рис. 24), включающему подъемы, спуски и косогоры крутизной не менее 7° и протяженностью не менее 30 м каждый, которые оборудуются указателями со знаком STOP, ограничителя-

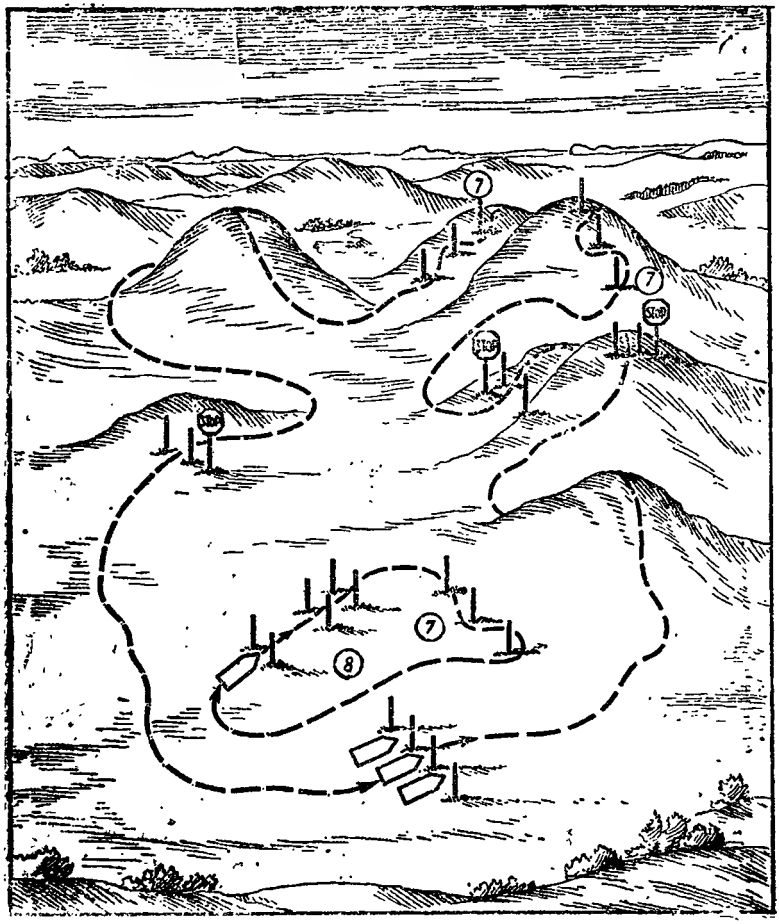


Рис. 24. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 2

ми, обозначающими поворот между столбами (7).

На отдельном учебном месте, расположенном в стороне от маршрута движения, отрабатывается техника остановки машины в обозначенном месте (8) и повороты между столбами (7).

Первое занятие

Отрабатывается в составе взвода по учебным группам, каждая из которых обучается на одном препятствии.

Обучение осуществляется по элементам:

— преодоление подъемов и спусков на низших передачах с изменением скорости движения за счет изменения частоты вращения вала двигателя;

— преодоление подъемов и спусков с остановкой машины у ограничителей со знаком STOP и возобновлением движения;

— преодоление подъемов и спусков с поворотами между столбами (7) на низших передачах;

— преодоление подъема при переключении передачи с высшей на низшую, а спуска на низшей передаче с торможением различными способами.

Второе занятие

На занятии обучаемый делает два заезда: первый — тренировочный, в ходе которого инструктор корректирует его действия, второй — контрольный, за который ему выставляется оценка. На отдельном учебном месте обучение остановке в обозначенном месте (8) и поворотам между столбами (7) осуществляется при движении машины по кольцевому маршруту протяженностью 300—400 м под руководством инструктора.

Третье занятие

Проводится так же, как и второе, только ночью с использованием светомаскировочного устройства в режиме частичного затемнения.

Оценочные показатели:

1. Преодоление подъема и спуска на пониженной передаче без остановки двигателя и скатывания машины.

2. Остановка на подъеме и спуске с последующим троганием без остановки двигателя, скатывания машины и потери управления.

3. Повороты на подъеме и спуске без остановки двигателя, скатывания машины, потери управления и задевания ограничителей.

4. Движение на подъеме с переключением передач, без остановок двигателя и машины, скатывания ее и потери управления.

5. Движение по косогору с выдерживанием заданного направления, остановка машины и возобновление движения без остановки двигателя.

Оценочные показатели на учебном месте:

1. Трогание машины с исходной линии и быстрый разгон с переключением на высшие передачи без остановки двигателя и машины.

2. Остановка и трогание машины в обозначенном месте (8) без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

3. Повороты между столбами (7) без задевания ограничителей, остановки двигателя.

4. Своевременное и четкое выполнение команд инструктора при движении по маршруту учебного места.

5. Правильная остановка машины по прибытии на исходную линию.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 3. ПРЕОДОЛЕНИЕ ОГРАНИЧЕННЫХ ПРОХОДОВ

Цель. Научить обучаемых технике преодоления ограниченных проходов и достижению максимально возможной скорости движения машин по маршруту днем и ночью.

Упражнение отрабатывается на четырех занятиях.

Порядок выполнения упражнения

Упражнения отрабатываются днем и ночью на маршруте протяженностью 4—5 км (рис. 25). Маршрут выбирается применительно к условиям рельефа местности и оборудуется следующими препятствиями: колейным проходом в минно-взрывном заграждении (9); прямым ограниченным проходом (10); железнодорожным переездом (11); габаритным двориком (3); проходом с обозначенными поворотами (17); ограниченным проходом с двойным поворотом на 90° (18).

Колейный проход в минно-взрывном заграждении (9) преодолевается на БРДМ, БТР-60ПБ, БТР-70 и других бронетранспортерах на их базе, а прямой ограниченный проход (10) в минно-взрывном заграждении — на БТР-152 и БТР-40.

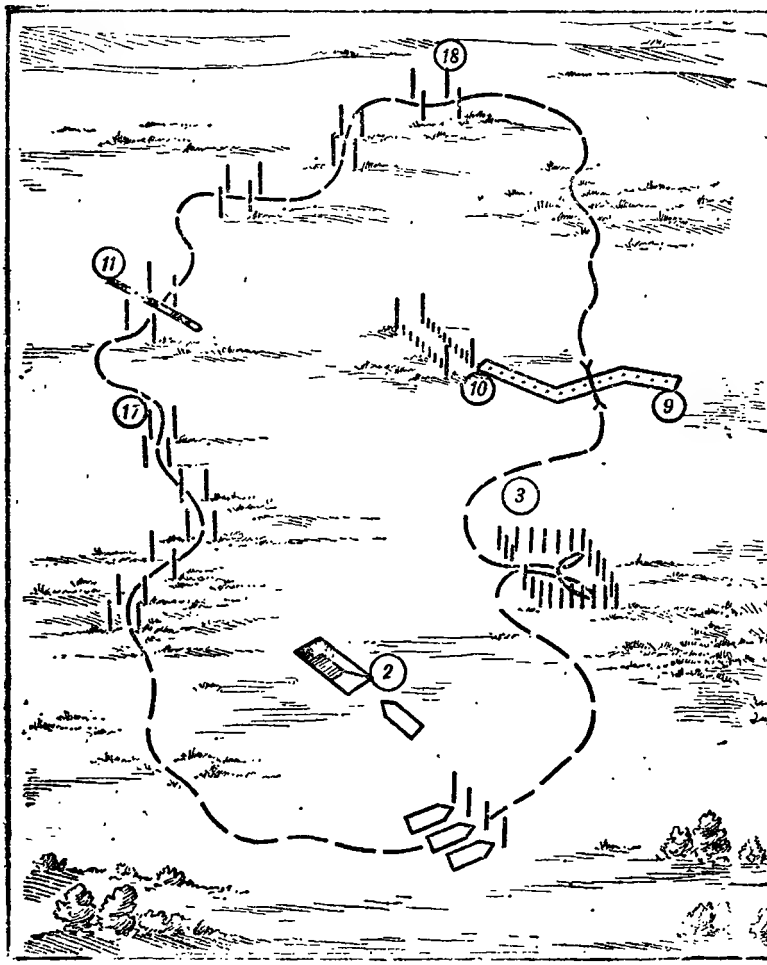


Рис. 25. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 3

Учебное место по отработке техники постановки машины в окоп (2) оборудуется в стороне от маршрута.

Первое занятие

Проводится в составе взвода по учебным группам, каждая из которых обучается технике преодоления одного ограниченного прохода. Если расстояние между ограниченными проходами не превышает 200 м, то занятие может проводиться на двух препятствиях одновременно.

Второе занятие

В машине находятся двое обучаемых и инструктор. Каждый обучаемый делает два заезда: первый — тренировочный, в ходе которого инструктор корректирует действия обучаемого, второй — контрольный, самостоятельно. Замена обучаемых в роли водителя осуществляется после двух заездов.

Обучение на учебном месте технике постановки машины в окоп передним и задним ходом (норматив № 1 приложения 2) осуществляется под руководством инструктора.

Третье занятие

Обучение вождению проводится аналогично второму занятию, только ночью с использованием светомаскировочного устройства (СМУ) в режиме частичного затемнения (ЧЗ).

Отработка на учебном месте техники постановки машины в окоп (норматив № 1 приложения 2) осуществляется со СМУ в режиме ЧЗ под руководством инструктора.

Тренировка в наблюдении за местностью и местными предметами с использованием ТВН проводится на отдельной учебной точке под руководством командира отделения.

Четвертое занятие

Обучение вождению проводится так же, как на третьем занятии, только с ТВН.

Тренировка в наблюдении за местностью и местными предметами с использованием ТВН и выполнение норматива № 15 приложения 2 проводятся на учебном месте под руководством командира отделения.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	20	19	17	18	17	15

Оценочные показатели:

1. Развороты в габаритном дворике (3) без выезда за его границы и остановки двигателя.

2. Движение по колейному проходу (9) или ограниченному проходу (10) в минно-взрывном заграждении без остановки.

3. Движение по ограниченному проходу с двойным поворотом на 90° (18) без применения заднего хода, остановки и задевания ограничителей.

4. Преодоление прохода с обозначенными поворотами (17) без задевания ограничителей.

5. Преодоление железнодорожного переезда (11) на низшей передаче, без остановки и поворотов.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 4. ПРЕОДОЛЕНИЕ ПРЕПЯТСТВИЙ И ОГРАНИЧЕННЫХ ПРОХОДОВ НА ПОДЪЕМАХ, СПУСКАХ И КОСОГОРАХ

Цель. Научить обучаемых технике преодоления препятствий и ограниченных проходов на подъемах, спусках и косогорах и достижению максимально возможной скорости движения машин по маршруту днем и ночью.

Упражнение отрабатывается на четырех занятиях.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение отрабатывается днем и ночью на маршруте протяженностью 4—5 км

(рис. 26). Маршрут выбирается применительно к условиям рельефа местности и оборудуется следующими препятствиями и ограни-

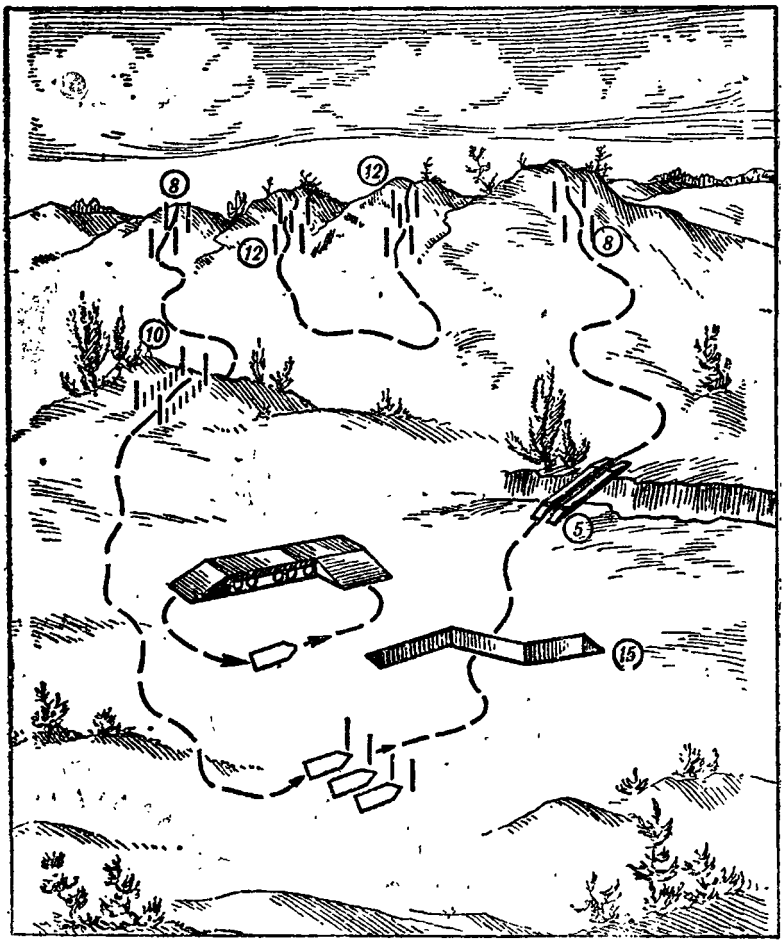


Рис. 26. Примерная схема маршрута по подготовительному упражнению № 4

ченными проходами: макетом колейного моста (5); местами остановки машины (8) на подъеме и спуске; проходами между столба-

ми (12) на подъеме и спуске; прямым ограниченным проходом (10) на косогоре (подъемы, спуски и косогоры выбираются с крутизной не менее 7° и протяженностью не менее 30 м).

Траншея (15) на БРДМ преодолевается с выпущенными дополнительными колесами, а БТР-152 и БТР-40 — по колейным мостикам.

На отдельном учебном месте выполняется норматив № 2 приложения 2.

Первое занятие

Проводится в составе взвода по учебным группам, каждая из которых обучается на одном препятствии или ограниченном проходе. Если расстояние между ними не превышает 200 м, то обучение может проводиться на двух препятствиях (ограниченных проходах).

Второе занятие

При обучении вождению в машине находятся двое обучаемых и инструктор. Каждый обучаемый делает два заезда. Первый — тренировочный, в ходе которого инструктор корректирует действия обучаемого, второй — контрольный, без помощи инструктора. Замена обучаемых в роли водителя осуществляется после выполнения двух заездов.

Выполнение норматива № 2 приложения 2 осуществляется на отдельном учебном месте под руководством инструктора.

Третье занятие

Обучение вождению проводится аналогично второму занятию, только ночью с использованием СМУ в режиме ЧЗ.

Выполнение норматива № 2 приложения 2 осуществляется со СМУ в режиме ЧЗ под руководством инструктора.

Выполнение норматива № 15 приложения 2 и тренировка в наблюдении за местностью и местными предметами с использованием прибора ночного видения проводятся на отдельной учебной точке под руководством командира отделения.

Четвертое занятие

Обучение вождению проводится так же, как на третьем занятии, только с ТВН.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	18	17	16	16	15	14

Тренировка в наблюдении за местностью и местными предметами с использованием ТВН

и выполнение норматива № 15 проводятся на учебных точках под руководством командира отделения.

Оценочные показатели:

1. Преодоление траншеи (15) без застревания (сваливания с мостиков) и остановки двигателя.

2. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

3. Остановка в обозначенном месте (8) * на подъеме и спуске без выхода за его границы, задевания ограничителей и остановки двигателя.

4. Движение по проходу между столбами (12) на подъеме и спуске без остановки двигателя и задевания ограничителей.

5. Движение по прямому ограниченному проходу (10) на косогоре без остановок, применения заднего хода и задевания ограничителей.

УЧЕБНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 1. ВОЖДЕНИЕ В КОЛОННЕ

Цель. Научить обучаемых технике вождения машин в колонне по дорогам и колонным путям с максимально возможной скоростью

* При недостаточном сцеплении колес с грунтом остановка в обозначенном месте (8) заменяется преодолением подъема на повышенной передаче с последующим переходом на низшую без задевания ограничителей и остановки, а на спуске — преодолением на заранее выбранной передаче без задевания ограничительных столбов.

и движению в предбоевых и боевых порядках в разное время года и суток.

а) Вождение машин в колонне на пересеченной местности

Упражнение отрабатывается на технике на трех занятиях.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется на местности, характерной для дислокации войск, днем и ночью в составе роты, учебного взвода (не менее 70% штатного количества машин роты). Маршрут протяженностью 7—8 км (см. рис. 5) должен включать дороги и колонные пути с естественными препятствиями, повороты, прямой ограниченный проход (10), железнодорожный переезд (11) реальный или обозначенный и проход с обозначенными поворотами (17).

На отдельном учебном месте, в стороне от маршрута, отрабатываются нормативы № 5 и 20 приложения 2.

Средние скорости движения колонн задаются командирами частей, исходя из характера маршрута, условий вождения и в соответствии с требованиями Боевого устава Сухопутных войск.

Первое занятие

Отрабатывается днем. В учебных частях и военно-учебных заведениях в состав экипажа

входят обучаемый и инструктор-водитель, в линейных — командир машины и водитель.

Перед выполнением упражнения руководитель занятий по карте ставит командирам взводов и экипажам задачу, в которой указывается: тактическая обстановка, задача роты, протяженность и характер маршрута, порядок следования, скорость движения, дистанция между машинами в зависимости от скорости и условий движения, порядок движения и интервалы между взводами и машинами в предбоевом и боевом порядках, сигналы управления.

Время подготовки машины к маршу не должно превышать времени контрольного осмотра объекта с реальным выполнением операций по подготовке машины к движению. После проведения контрольного осмотра экипажи выстраиваются у машин.

По команде «По местам» экипажи занимают места в машинах, а руководитель контролирует ее выполнение. После этого он занимает место в машине, входит в связь с командирами взводов и экипажами, подает команды на пуск двигателей и начало движения. Движение с открытым люком разрешается только руководителю занятия.

Руководитель занятия должен провести колонну с максимально возможной скоростью, изменяя ее в соответствии с дорожными условиями, не допуская растягивания и остановки машин, умело преодолеть прямой ограниченный проход, железнодорожный переезд и проход с обозначенными поворотами, развернуть роту не менее двух раз в предбоевой и

боевой порядки, перестроить в колонну, а также следить за действиями обучаемых, корректируя их установленными сигналами и командами. Протяженность движения в предбоевом и боевом порядках должна быть не менее 500 м.

По прибытии в назначенный район руководитель занятия проводит разбор проведенного марша с оценкой действий обучаемых и роты в целом.

Второе и третье занятия

Проводятся аналогично выполнению упражнения на первом занятии, только ночью. На втором занятии отрабатывается техника вождения машины в колонне со СМУ в режиме ЧЗ, а на третьем — с использованием прибора ночного видения.

Оценочные показатели:

1. Знание и правильное выполнение работ по подготовке машины к маршу и при обслуживании на привалах. Выполнение работ в установленное время.

2. Посадка в машину в установленное нормативом время. Трогание машины с места после подачи команды «Вперед» за время не более 5 с.

3. Соблюдение установленных дистанций и интервалов в соответствии со скоростью и условиями движения, четкое и своевременное выполнение команд командира машины.

4. Движение по прямому ограниченному проходу (10) и железнодорожному переезду

(11) без остановок, задевания ограничителей и поворотов.

5. Преодоление прохода с обозначенными поворотами (17) без остановок и задевания ограничителей.

б) Вождение машин в колонне в горах

Упражнение отрабатывается на технике на трех занятиях по маршруту протяженностью 5—8 км в горной местности (см. рис. 6), включающему дороги, колонные пути и мосты.

На маршруте оборудуются: дорога на карнизе (26) протяженностью не менее 100 м; серпантин, имеющий не менее трех поворотов (27) на склоне горы высотой не менее 50 м; колонный путь на подъеме (спуске) крутизной не менее 10° и протяженностью не менее 30 м; мост высотный (многопролетный) (24) грузоподъемностью 50 т над ущельем (оврагом), глубиной не менее 5 м; мост горбатый (однопролетный) (25) грузоподъемностью 50 т над руслом ручья (промоиной). В зависимости от местных условий разрешается заменять горбатый (однопролетный) мост (25) макетом колейного моста (5). Прилегающие к мостам участки дороги должны иметь повороты, обеспечивающие вход на мосты и выход с них без применения заднего хода.

При протяженности дорог на карнизах и серпантинах более 300 м на них оборудуются площадки (расширение дорог) для обеспечения разъезда со встречными машинами и обхода остановившихся машин.

На опасных участках маршрута и мостах (24 и 25) устанавливаются ограждения (бордюры, тумбы) и хорошо видимые указатели (дорожные знаки), а ночью — светящиеся указатели (световые знаки).

На отдельном учебном месте, в стороне от маршрута, отрабатываются нормативы № 5 и 20 приложения 2.

Первое занятие

Выполняется с учебной группой днем по элементам. На занятии отрабатываются следующие вопросы: подготовка экипажей и машин к движению в горах; действия у машин, вхождение в связь, одновременный пуск двигателей, доклад о готовности к движению; одновременное трогание с места, увеличение скорости и дистанции в движении, прием и передача сигналов по управлению колонной на месте и в движении; прохождение поворотов, серпантина, карниза, мостов, преодоление подъемов и спусков; действия в случае остановки машины на подъеме, спуске, серпантине, карнизе, мостах, при разъезде со встречной машиной и при остановке колонны; развертывание роты в предбоевой и боевой порядки, свертывание в колонну.

После отработки одного или нескольких вопросов делается разбор их выполнения. При необходимости приемы выполнения учебных вопросов повторяются. Обучаемые должны на практике убедиться в наиболее целесообразных приемах вождения в конкретной ситуации на горной местности.

При отработке вопросов первого занятия делается один заезд по маршруту. Средняя скорость движения не устанавливается.

Второе занятие

Отрабатывается днем. В состав экипажа входят обучаемый и командир машины (отделения) или хорошо подготовленный водитель.

Перед выполнением упражнения руководитель занятия по карте ставит командирам взводов и экипажам задачу, в которой указывает: тактическую обстановку, задачу роты, протяженность и характер маршрута, порядок следования, скорость движения, дистанцию между машинами в зависимости от скорости и условий движения, порядок движения и интервалы между взводами и машинами в предбоевом и боевом порядках, сигналы управления.

Время подготовки к маршу не должно превышать времени контрольного осмотра объекта, определенного нормативом, с реальным выполнением операций по подготовке машины к движению. После проведения контрольного осмотра экипажи выстраиваются у машин.

По команде «По местам» экипажи занимают места в машинах, а руководитель контролирует ее выполнение. После этого он занимает место в машине, входит в связь с ко-

мандирами взводов и экипажами, подает команды на пуск двигателей и начало движения. Движение с открытым люком разрешается только руководителю занятия.

Руководитель занятия должен провести колонну с максимально возможной скоростью, изменяя ее в соответствии с дорожными условиями, не допуская растягивания и остановки машин, умело преодолевая препятствия, развернуть роту не менее двух раз в предбоевой и боевой порядки, перестронть в колонну, а также следить за действиями обучаемых, корректируя их установленными сигналами и командами. Протяженность движения в предбоевом и боевом порядках должна быть не менее 500 м.

Третье занятие

Отрабатывается аналогично второму, только ночью с использованием прибора ночного видения.

Средняя скорость движения колонны днем и ночью исходя из сложности маршрута устанавливается комиссией, назначенной командующим войсками округа, и объявляется в приказе по соединению (части).

Оценочные показатели:

1. Посадка в машину в установленное нормативом время. Трогание машины с места после команды «Вперед» за время не более 5 с.

2. Соблюдение установленных дистанций и интервалов в соответствии со скоростью и условиями движения, правильное использова-

ние проезжей части дороги, четкое и своевременное выполнение команд инструктора.

3. Движение на серпантинах, поворотах и карнизах без задевания ограничителей, остановки машины и движения задним ходом.

4. Правильный выбор передачи: преодоление подъемов без скатывания, остановки двигателя, а спусков — без потери управления (выход за габариты проезжей части, скатывания с ускорением, движение юзом).

5. Прохождение мостов на установленных дистанциях без задевания бордюров (ограничителей), резкого изменения режима работы двигателя и остановки. Вход на мосты и выход с них без применения заднего хода.

в) Марш в составе подразделений

Упражнение отрабатывается с молодыми водителями при их доподготовке на сборах.

Марш протяженностью 500 км проводится в составе батальона (роты) в тактической обстановке днем и ночью; по шоссейным дорогам — 250 км, полевым — 200 км, по колонным путям и бездорожью, характерным для дислокации войск,— 50 км.

В целях экономии сил и средств, облегчения контроля марша, оборудования и восстановления маршрута для регулирования движения и технического обеспечения целесообразно выбирать кольцевой маршрут.

Для проведения марша создаются сводные экипажи и подразделения применительно к штатной организации.

Сводные экипажи состоят из двух человек: водителя (обучаемого) и командира машины из числа сержантов или хорошо подготовленных водителей — солдат второго года службы, которые предварительно получают подготовку на методических занятиях.

Каждый водитель (обучаемый) совершает марш на закрепленной за ним машине.

Командирами взводов назначаются командиры отделений, командирами рот — командиры взводов, командирами батальонов — командиры рот. В военно-учебных заведениях командирами взводов и рот могут назначаться курсанты.

Марш проводится непрерывно.

Перед отработкой упражнения руководитель занятия дает указания командиру сводного батальона (роты) по организации его выполнения и по карте ставит задачу на совершение марша, в которой указывает: сведения о противнике, задачу роты (батальона), маршрут и скорость движения, время прибытия в назначенный район и к каким действиям быть готовым, исходный пункт, пункты регулирования и время их прохождения, места и время привалов; время готовности к маршу, порядок наблюдения и связи в ходе марша, место руководителя занятия.

В соответствии с этим командир сводного батальона (роты) организует подготовку личного состава и машин к маршу.

Проверив готовность личного состава и машин к маршу, командир батальона (роты) по карте отдает боевой приказ командирам рот (взводов) на совершение марша.

При совершении марша командир батальона (роты) должен провести колонну по заданному маршруту с максимально возможной скоростью, регулируя ее в соответствии с условиями движения, не менее двух раз развернуть подразделение из походного в предбоевой и боевой порядки и выполнить другие действия по вводным руководителя занятия (преодоление зон заражения, действия при нападении воздушного противника и т. п.). Руководитель занятия контролирует действия командира батальона (роты), порядок движения колонны.

На привалах с обучаемыми отрабатываются вопросы проведения контрольного осмотра машин, их дозаправки, а по завершении марша проводятся работы в объеме ежедневного технического обслуживания.

После выполнения упражнения руководитель занятия проводит разбор с офицерами, а они затем проводят его со своими подразделениями.

Средние скорости движения колонн задаются командирами частей, исходя из характера маршрута и условий вождения.

Оценочные показатели:

1. Знание объема и правильное выполнение работ контрольного осмотра машин перед выходом и на привале в установленное эксплуатационной документацией время.

2. Знание объема и правильное выполнение работ ежедневного технического обслуживания в установленное эксплуатационной документацией время.

3. Посадка в машины в установленное нормативом время. Трогание машины с места после команды «Вперед» за время не более 5 с.

4. Движение в колонне, предбоевом и боевом порядках, преодоление естественных препятствий на маршруте без остановок машины по вине обучаемого.

5. Соблюдение установленных дистанций и интервалов в соответствии со скоростью и условиями движения, четкое и своевременное выполнение команд командира машины.

УЧЕБНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 2. ПРЕОДОЛЕНИЕ ВОДНЫХ ПРЕГРАД

Цели:

1. Научить обучаемых технике преодоления машиной водных преград.

2. Привить навыки согласованных действий в экипажах при форсировании водных преград в составе подразделения.

а) Вождение на плаву

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью на озере или реке со скоростью течения до 0,3 м/с с разными берегами (пологими и крутыми, с твердым и заболоченным грунтом). Средняя скорость вождения по маршруту (на суше и воде) должна быть: днем — не менее 8 км/ч, ночью — не менее 7 км/ч.

Маршрут движения протяженностью 1,0—1,5 км (из них не менее 50% на воде) должен включать по два входа и выхода из воды с разных берегов и ограниченные проходы (см. рис. 9).

Входы в водоем и выходы из него обозначаются габаритными столбами высотой 1,5 м с расстоянием между ними 5 м, а ограниченные проходы на воде — буями в местах, обеспечивающих маневрирование машины. Буи устанавливаются так, чтобы при прохождении машины они не выходили за пределы указанных размеров. Ночью исходная линия места входа в воду и выхода из нее и ограниченные проходы на воде обозначаются световыми указками (фонарями).

При выполнении упражнения в машине находится не менее двух обучаемых — водитель и командир, а в учебных частях вместо командира может быть инструктор. Командир машины (инструктор) держит связь по радио с руководителем занятия.

Сначала с обучаемыми изучаются объем и последовательность подготовки машины к преодолению водной преграды, отрабатываются вход в воду и выход из воды при разных берегах и переход к движению на суше после плава, движение на плаву передним и задним ходом, повороты, торможение и остановки машины в заданном месте, движение и маневрирование в ограниченных проходах, промывка приемных решеток. Приемы повторяются до усвоения их обучаемыми.

После усвоения этих вопросов упражнение выполняется в целом. Обучаемые должны под-

готовить машину, доложить руководителю занятия о готовности и по его команде начать движение по маршруту. На максимально возможной скорости подойти к переправе, у уреза воды выполнить положенные операции, безостановочно войти в воду и перейти на плав, осуществить маневрирование в ограниченном проходе — змейке (13), безостановочно выйти на противоположный берег, выполнить операции для движения по суше, пройти участок маршрута по суше и подготовить машину к плаву. При преодолении водной преграды в обратном направлении войти в габариты тупика (14), остановить машину, выйти задним ходом из тупика, преодолеть участок водной преграды, выйти на берег и с максимально возможной скоростью возвратиться в исходное положение. При ночном вождении режим светомаскировки определяется руководителем занятия.

На отдельном учебном месте отрабатывается норматив № 4 приложения 2.

При необходимости на отдельном учебном месте может отрабатываться техника самовытаскивания машины из воды с помощью лебедки и применительно к нормативу № 20 приложения 2.

Оценочные показатели:

1. Своевременное и правильное выполнение операций по подготовке машины к движению на плаву и на суше.

2. Вход в воду и переход на плав без задевания габаритных столбов и остановки машины.

3. Осуществление поворотов в змейке (13) без движения задним ходом и задевания ограничителей.

4. Захождение в тупик (14) и выход их него без задевания ограничителей.

5. Выход на берег без остановок, скатывания и задевания габаритных столбов.

Примечание. Для частей приморских округов и морской пехоты на входе (выходе) в воду оборудовать макет аппарели десантного корабля, вторым и пятым оценочными показателями для них считать:

второй — вход в воду и переход на плав без задевания габаритных столбов, остановки машины, скатывания (юза) с аппарели;

пятый — выход на берег с первого подхода без остановок, скатывания с аппарели, задевания габаритных столбов.

б) Преодоление водной преграды в составе подразделения

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью в составе роты на разведанных и оборудованных переправах. В зависимости от технических возможностей машин и характера водной преграды переправа может осуществляться вброд или на плаву. Примерная схема выполнения упражнения показана на рис. 10. Выбор и оборудование переправ, подготовка личного состава и техники проводятся в соответствии с Руководством по преодолению водных преград.

В районе переправы намечаются: исходное положение на удалении не менее 1,5 км от водной преграды, маршруты движения, пункт

сбора на противоположном берегу, а при необходимости — рубежи регулирования и развертывания в предбоевые и боевые порядки. Разведка и оборудование маршрутов движения и переправы, спасательно-эвакуационная и комендантская службы организуются распоряжением командиров частей (соединений) до проведения занятий по вождению.

В исходном положении руководитель занятия по карте ставит задачу командиру подразделения на преодоление водной преграды, в которой указывает: сведения о противнике, задачу роты, характеристику водной преграды; порядок действий при подходе к водной преграде, во время переправы и на противоположном берегу; маршруты и рубежи регулирования; объем и порядок подготовки машин; место и характер переправы; общее время на выполнение упражнения, сигналы управления и меры безопасности. Общее время определяет руководитель занятия, исходя из фактически необходимого времени: на постановку задачи экипажам; на выполнение работ по подготовке машин в исходном положении и в пункте сбора; на движение к переправе, преодоление водной преграды и выполнение поставленной задачи на противоположном берегу. Рекогносцировка маршрутов и переправы проводится заранее и в общее время выполнения упражнения не включается.

Время на подготовку машин определяется исходя из объема выполняемых работ и действующих нормативов времени на их выполнение (если нет нормативов, они определяются руководителем занятия), а на передвиже-

ние — исходя из установленных скоростей движения.

После проверки готовности личного состава и техники командир роты по карте отдает боевой приказ на выполнение поставленной задачи.

Движение подразделения начинается в колонне по команде руководителя занятия.

Преодоление водных преград вброд проводится в колоннах на установленных между машинами дистанциях: днем — не менее 50 м, ночью — 100 м, а на плаву — в походном, предбоевом или боевом порядке.

Оценочные показатели:

1. Выполнение работ по подготовке машин к переправе в соответствии с Руководством по эксплуатации за время, необходимое на подготовку одной машины.

2. Движение к водной преграде с соблюдением установленных дистанций и интервалов без остановок и скопления машин у переправы.

3. Преодоление водной преграды и выход на противоположный берег без остановок, с соблюдением установленных дистанций, интервалов и направления движения.

4. Своевременное выполнение работ, предусмотренных руководствами по подготовке машин к действию на суше. Выдвижение и занятие указанного рубежа на противоположном берегу в установленные сроки.

5. Четкое управление подразделениями и экипажами, своевременное и правильное выполнение ими команд в ходе выполнения все-

го упражнения. Осуществление перестроений в установленное нормативами время.

УЧЕБНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 3. ВОЖДЕНИЕ ПО ДОРОГАМ И В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ

Цель. Дать обучаемым практику вождения по дорогам с максимально возможной скоростью и в населенных пунктах с соблюдением правил дорожного движения.

Упражнение отрабатывается на трех занятиях.

Порядок выполнения упражнения

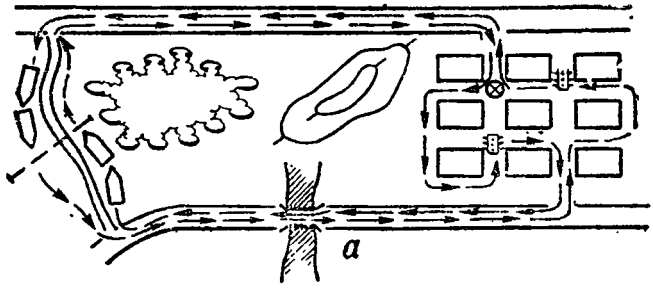
Упражнение выполняется днем и ночью на маршруте протяженностью 15—20 км, из них до 60% улучшенных (шоссейных или грунтовых) дорог, до 20% участка колонного пути с естественными препятствиями, характерными для дислокации войск, или проселочных дорог и до 20% по улицам в населенном пункте или на участке населенного пункта, оборудованного на автодроме.

Маршрут движения должен включать: мосты, крутые повороты, перекрестки и развилки дорог.

Если маршрут выбирается вне дорог общего пользования, то он провешивается дорожными знаками, определяющими режим движения машин.

Первое занятие

Обучаемые в составе учебной группы изучают правила вождения и дорожного движения применительно к содержанию упражне-



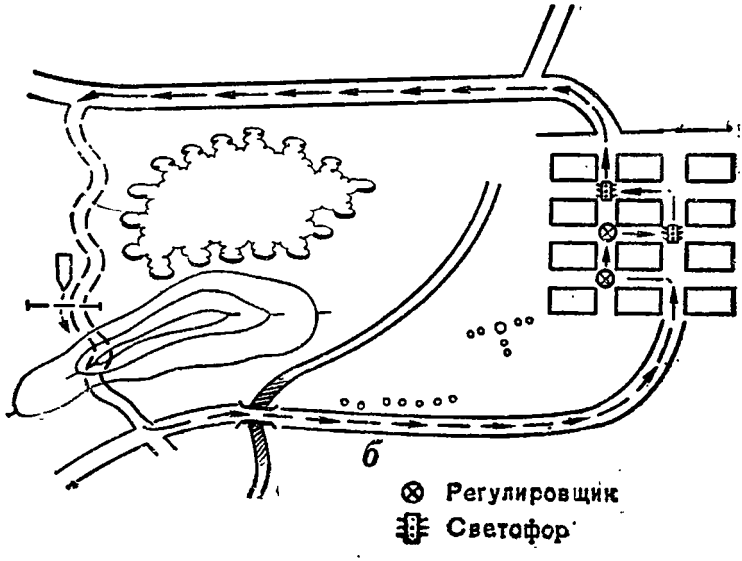


Рис. 27. Примерная схема маршрута по учебному упражнению № 3:

а — для первого занятия; *б* — для второго и третьего занятий

ния, а затем выполняют упражнение на машинах по маршруту протяженностью 5—6 км, проходящему по улучшенным проселочным дорогам, а также по улицам населенного пункта с небольшим движением транспорта или на оборудованном участке автодрома.

Машины, выделенные на занятие, делятся на две группы, которые начинают движение по маршруту с исходной линии навстречу друг другу (рис. 27, *а*).

По команде инструктора для отработки техники разъезда, обгона и приемов обхода машины могут останавливаться. В населенном пункте машины двигаются по заранее выбранному маршруту, который обеспечивает изменение направления их движения на противоположное.

В машине находятся не менее двух обучаемых и инструктор. Замена обучаемого производится после трех заездов по заданному маршруту.

Второе занятие

Вождение проводится по маршруту протяженностью 15—20 км с соблюдением правил дорожного движения на дорогах и в населенных пунктах днем (рис. 27, б).

Третье занятие

Занятие проводится аналогично второму, только ночью с использованием СМУ, в режиме ЧЗ. Особое внимание уделяется умело-

му пользованию приборами освещения при встречном движении и обгоне.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	31	28	26	28	26	24

Оценочные показатели:

1. Соблюдение правил движения при прохождении перекрестков, развилок дорог и площадей.
2. Соблюдение правил движения при разъезде со встречными машинами.
3. Соблюдение правил обхода и обгона машин на дорогах и улицах с однорядным и многорядным движением.
4. Правильное преодоление дорожных препятствий и выдерживание скорости в соответствии со знаками ограничения.
5. Соблюдение правил трогания с места и остановки машины на улицах и дорогах с движущимся транспортом.

ЗАЧЕТНОЕ УПРАЖНЕНИЕ. ВОЖДЕНИЕ В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ МЕСТНОСТИ

Цель. Совершенствовать навыки вождения машин с максимально возможной скоростью при правильном преодолении препятствий на местности, характерной для дислокации войск.

Порядок выполнения упражнения на пересеченной местности

Упражнение отрабатывается по одному из двух вариантов днем и ночью на маршруте протяженностью 4—6 км (рис. 28) с естественными и искусственными препятствиями. Маршруты выбираются и оборудуются применительно к условиям рельефа местности с учетом следующих требований:

— три колейных прохода в минно-взрывном заграждении (9) или прямой ограниченный проход (10) оборудуются не ближе 50 м один от другого. Колейный проход (9) преодолевается на БТР-70, БТР-60П и других машинах на их базе, а прямой ограниченный проход (10) в минно-взрывном заграждении — на БТР-152, БТР-40 и БРДМ;

— ров (16) преодолевается на БТР-70, БТР-60П и других машинах на их базе без мостиков, на БТР-152 и БТР-40 по колейным мостикам, на БРДМ преодолевается траншея (15) с выпуском дополнительных колес;

— подъемы и спуски, на которых оборудуются препятствия, выбираются крутизной не менее 7° и протяженностью не менее 30 м;

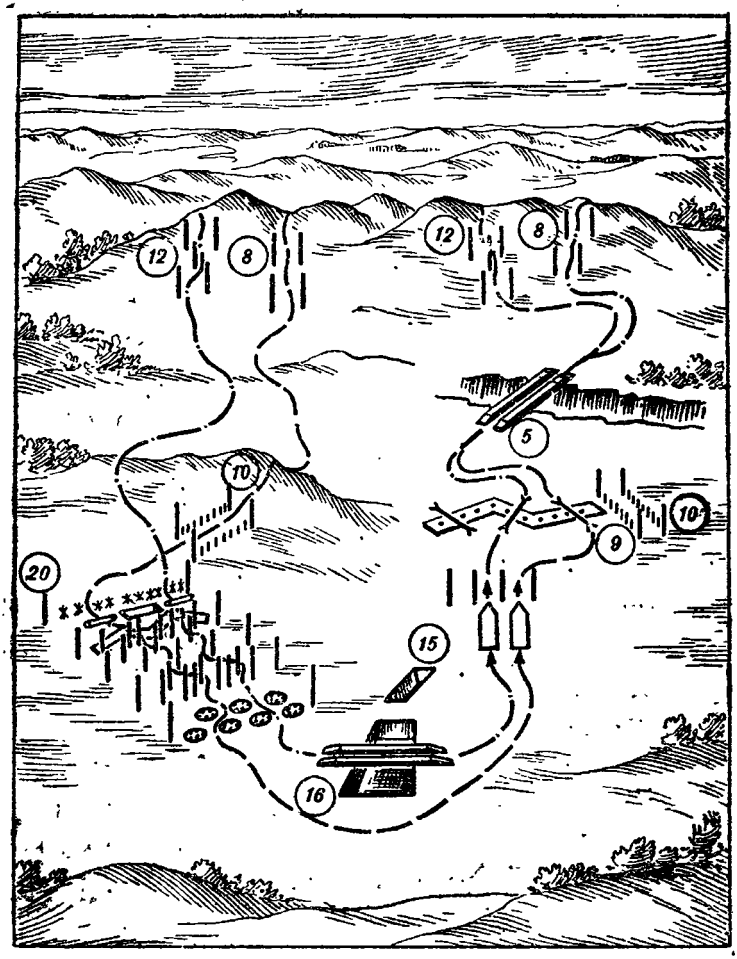


Рис. 28. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению на пересеченной местности

— место остановки (8) * на подъемах и спусках обозначается столбиками. На подъеме

* При недостаточном сцеплении колес с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

или спуске обучаемый должен остановить машину в месте, обозначенном столбиками, не выходя за их границы, поставить машину на тормоза, после чего возобновить движение без остановки двигателя и скатывания за границы столбов;

— проход между столбами (12) на подъеме и спуске;

— участок заграждений и маневрирования (20) оборудуется согласно приложению (4). Для исключения движения машин по одному и тому же следу поочередно перекрываются указками проходы между ежами. Боковые границы участка через 30—50 м обозначаются столбами высотой 1,5 м. Ночью проходы между ежами и боковые границы участка обозначаются световыми знаками. В зимних условиях участок заграждений и маневрирования может заменяться движением по снежной целине протяженностью 200—300 м и глубиной снега не менее 40 см с преодолением двух сугробов глубиной 0,8 м;

— макет колейного моста (5) устанавливается через ров, канаву или другое препятствие;

— прямой ограниченный проход (10) длиной не менее 20 м и шириной 5 м устанавливается на косогоре крутизной не менее 7°.

В ходе выполнения упражнения на учебных местах отрабатываются нормативы № 1, 2, 15 в соответствии с приложением 2. Отработка норматива № 2 является обязательной при каждом выполнении зачетного упражнения.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	18	17	16	16	15	14

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу (9) или прямому ограниченному проходу (10) в минно-взрывном заграждении без остановки машины. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки машины.

2. Движение по прямому ограниченному проходу (10) на косогоре без задевания столбов и остановки машины или преодоление рва (16) или траншеи (15) без застревания (сваливания с мостиков) и остановки машины.

3. Остановка и возобновление движения в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

4. Движение по проходу между столбами (12) на подъеме или спуске без задевания столбов и остановки двигателя.

5. Движение по участку заграждений и маневрирования (20) без выхода за его границы, обхода участка маневрирования, задевания ограничителей и остановки двигателя или движение по участку снежной целины без применения заднего хода более четырех раз и остановки двигателя.

Порядок выполнения упражнения в горной местности

Упражнение отрабатывается по маршруту (рис. 29) протяженностью 4—6 км, проходящему по горным дорогам с подъемами, спусками и косогорами разной крутизны и длины, каменистым участком и теснинами, с учетом следующих требований:

— подъемы и спуски максимальной крутизны протяженностью не менее 20 м должны соответствовать техническим возможностям машины и условиям сцепления колес с грунтом;

— подъемы и спуски, на которых оборудуются препятствия, выбираются крутизной не

* При недостаточном сцеплении колес с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

менее 10° и протяженностью не менее 30 м;

— каменистый участок не менее 100 м по фронту и 200—300 м в глубину должен включать камни и валуны разных размеров. Количество и расположение их должны быть такими, чтобы они создавали узкие проходы с поворотами. За время движения по участку обучаемый должен выполнить не менее десяти поворотов по проходам шириной до 5 м. Чтобы не было вождения по одному следу, направление движения периодически изменяется выставлением специальных указок. Боковые границы участка через 30—50 м обозначаются столбами высотой 1,5 м. Ночью на них выставляются световые знаки.

При недостатке камней и валунов каменистый участок может усиливаться заграждениями из надолб и ежей, воронками и другими препятствиями.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	16	15	14	14	13	12

При отсутствии каменистого участка он может заменяться участком заграждений и маневрирования (20).

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу (9) или прямому ограниченному проходу (10) в минно-взрывном заграждении без остановки. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки машины.

2. Поворот между столбами (7) на подъеме или спуске без задевания столбов и остановки двигателя. Остановка и трогание машины в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

3. Движение по прямому ограниченному проходу (10) на косогоре без задевания столбов и остановки машины или преодоление рва (16) или траншеи (15) без застревания (сваливания с мостиков) и остановки машины.

4. Преодоление подъема и спуска максимальной крутизны без остановки машины и потери управления.

5. Движение по каменистому участку без выхода за его границы и остановки двигателя.

---

* При недостаточном сцеплении колес с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

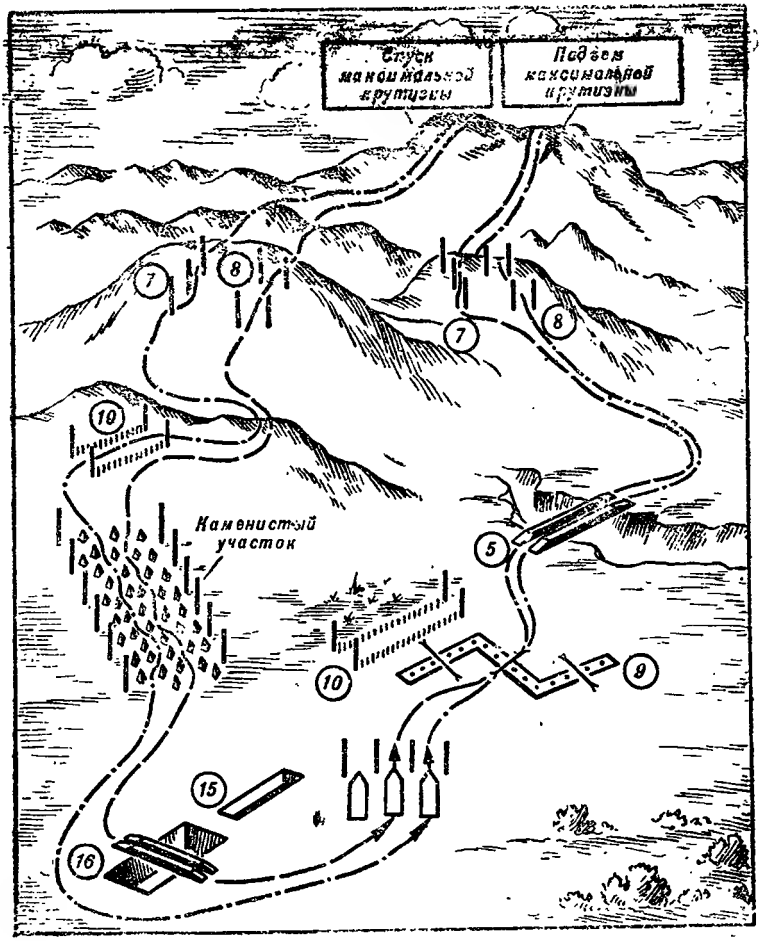


Рис. 29. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению в горной местности

Порядок выполнения упражнения в пустынно-песчаной местности

Упражнение отрабатывается по маршруту (рис. 30) протяженностью 4—6 км, проходящему по песчаным участкам с барханами (не менее 20% длины маршрута), по таки-

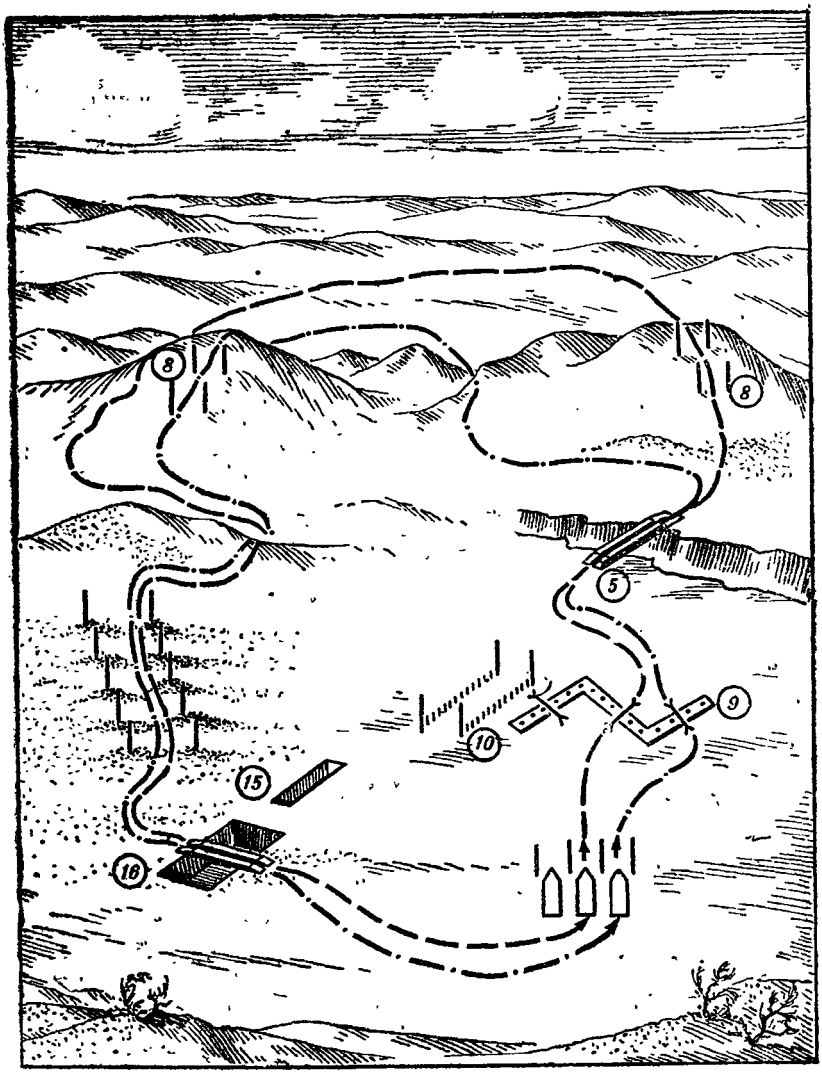


Рис. 30. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению в пустынно-песчаной местности

рам и солончакам, с учетом следующих требований: песчаный участок выбирается шириной не менее 100 м и глубиной 0,8—1 км

(20% длины маршрута). Он должен включать барханы разной высоты, протяженности и другие характерные для данной местности препятствия. Боковые границы участка через 30—50 м обозначаются столбами высотой 1,5 м. Ночью на них устанавливаются световые знаки.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	17	16	15	15	14	13

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу (9) или прямому ограниченному проходу (10) в минно-взрывном заграждении без остановки.

2. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки.

3. Остановка и возобновление движения машины в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

4. Преодоление рва (16) или траншеи (15) без застревания (сваливания с мостиков) и остановки машины.

5. Преодоление песчаного участка без выхода за его границы и остановки двигателя.

Порядок выполнения упражнения на заболоченной местности

Упражнение отрабатывается по маршруту (рис. 31) протяженностью 4—6 км, проходящему по среднепересеченной и болотистой местности с подъемами и спусками разной крутизны, с учетом следующих требований:

— места остановки (8) и повороты между столбами (7) оборудуются на подъемах и спусках крутизной не менее 10° и протяженностью не менее 30 м;

— заболоченный участок может состоять из нескольких или одного проходимого болота общей протяженностью не менее 100 м. Границы заболоченных участков через 30—50 м обозначаются вехами. Ночью на них устанавливаются световые знаки. При отсутствии заболоченных участков и в зимних условиях они могут заменяться участком заграждений и маневрирования.

---

*. При недостаточном сцеплении колес с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	17	16	15	15	14	13

Оценочные показатели:

1. Движение по заданному колейному проходу (9) или прямому ограниченному проходу (10) в минно-взрывном заграждении без остановки машины. Выход на макет колейного моста (5) без применения заднего хода и движение по нему без остановки машины.

2. Движение по прямому ограниченному проходу (10) на косогоре без задевания столбов и остановки машины или преодоление рва (16), траншеи (15) без застревания (сваливания с мостиков) и остановки машины.

3. Поворот между столбами (7) на подъеме или спуске без задевания столбов и остановки двигателя.

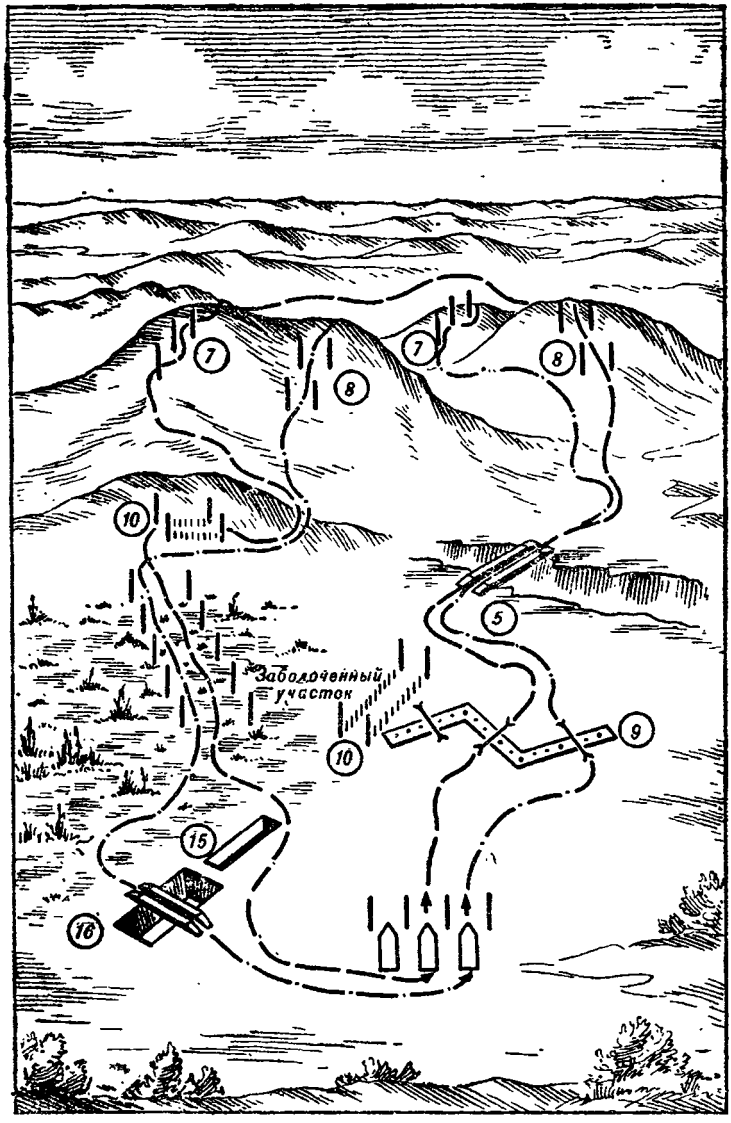


Рис. 31. Примерная схема маршрута по зачетному упражнению на заболоченной местности

4. Остановка и возобновление движения в обозначенном месте (8) * на подъеме или спуске без выхода за его границы, задевания столбов и остановки двигателя.

5. Преодоление заболоченного участка без переключения передач, резких поворотов, остановки машины и выхода за его границы или движение по участку заграждений и маневрирования (20) без выхода за его границы, обхода участка маневрирования, задевания ограничителей и остановки двигателя.

КОНТРОЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 1. ВОЖДЕНИЕ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА

Цель. Совершенствовать навыки вождения машины в составе экипажа с максимально возможной скоростью на местности, характерной для дислокации войск, и в соответствии с тактической обстановкой.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение отрабатывается по одному из двух вариантов днем и ночью по маршруту протяженностью 5—7 км (рис. 32—35) в составе штатного экипажа, но не менее двух человек — командира машины и водителя. При отсутствии штатного командира машины

* При недостаточном сцеплении колес с грунтом остановка (8) на подъеме и спуске заменяется преодолением их без задевания столбов и остановки. О замене способа преодоления подъема или спуска обучаемым указывается перед выполнением упражнения.

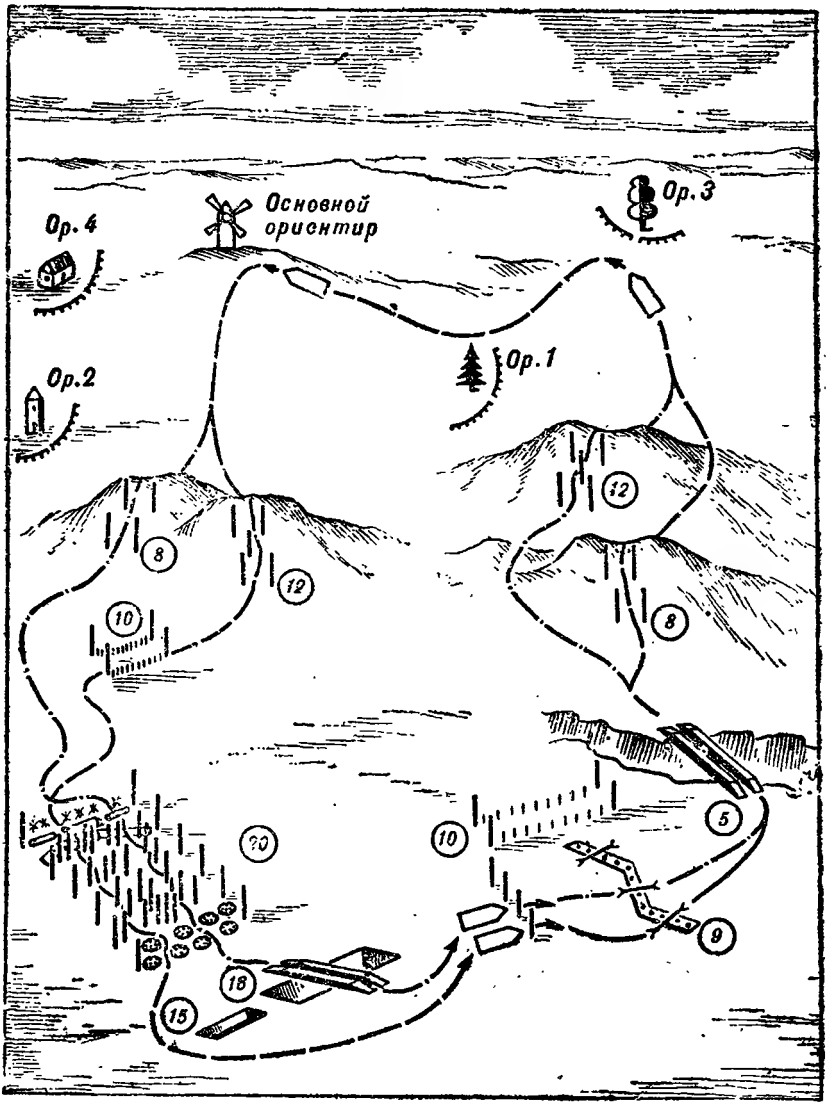


Рис. 32. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 на пересеченной местности

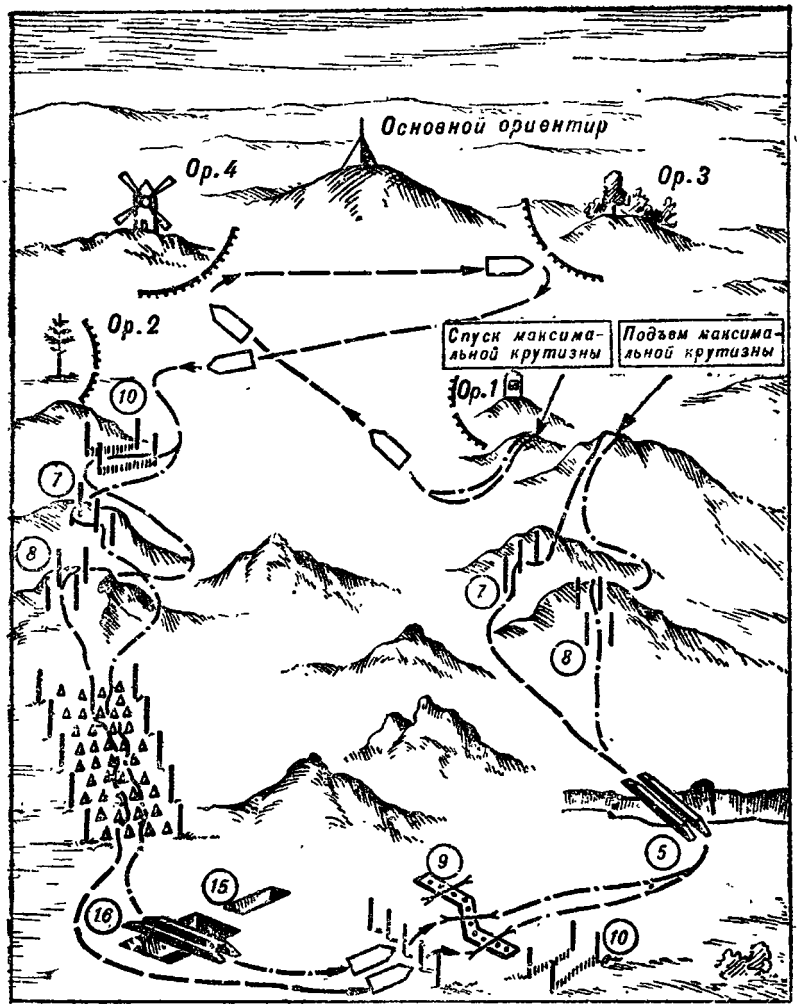


Рис. 33. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 в горной местности

его обязанности может выполнять обучаемый, назначенный руководителем занятия.

Маршруты выбираются и оборудуются применительно к условиям рельефа местности,

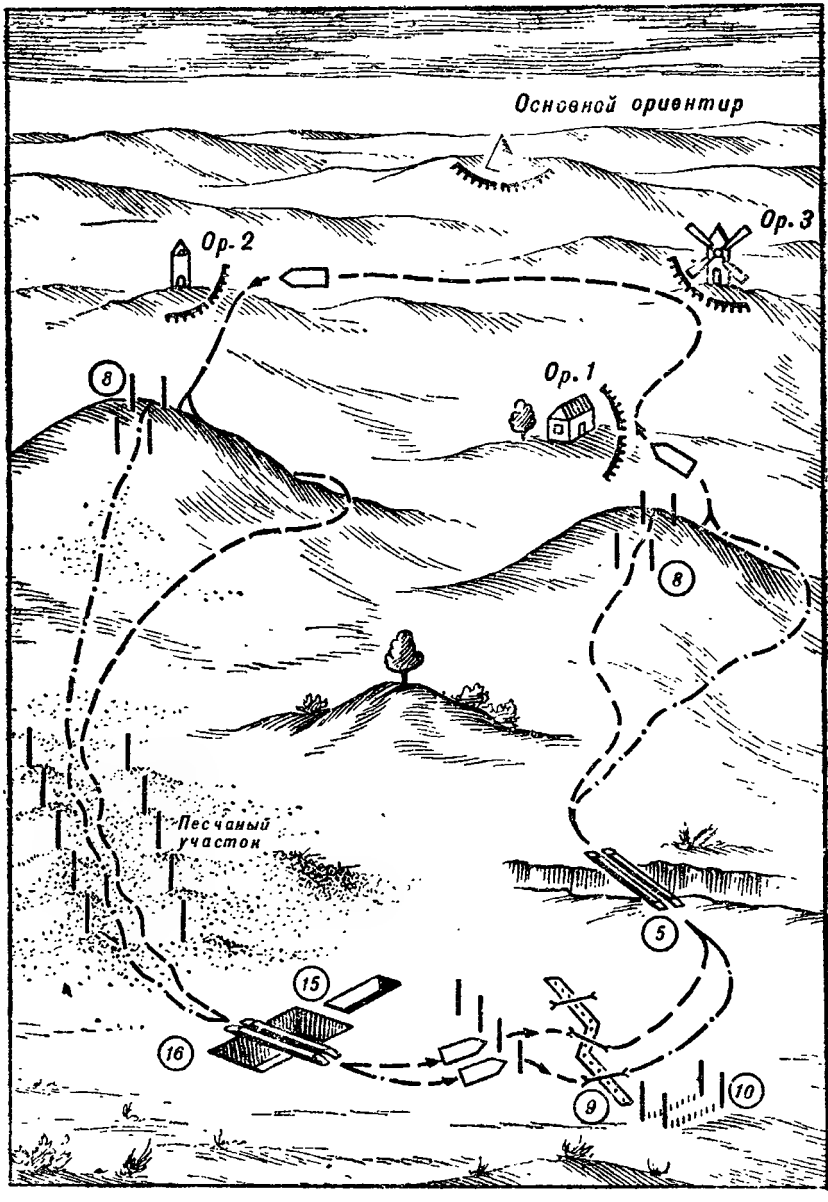


Рис. 34. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 в пустынно-песчаной местности

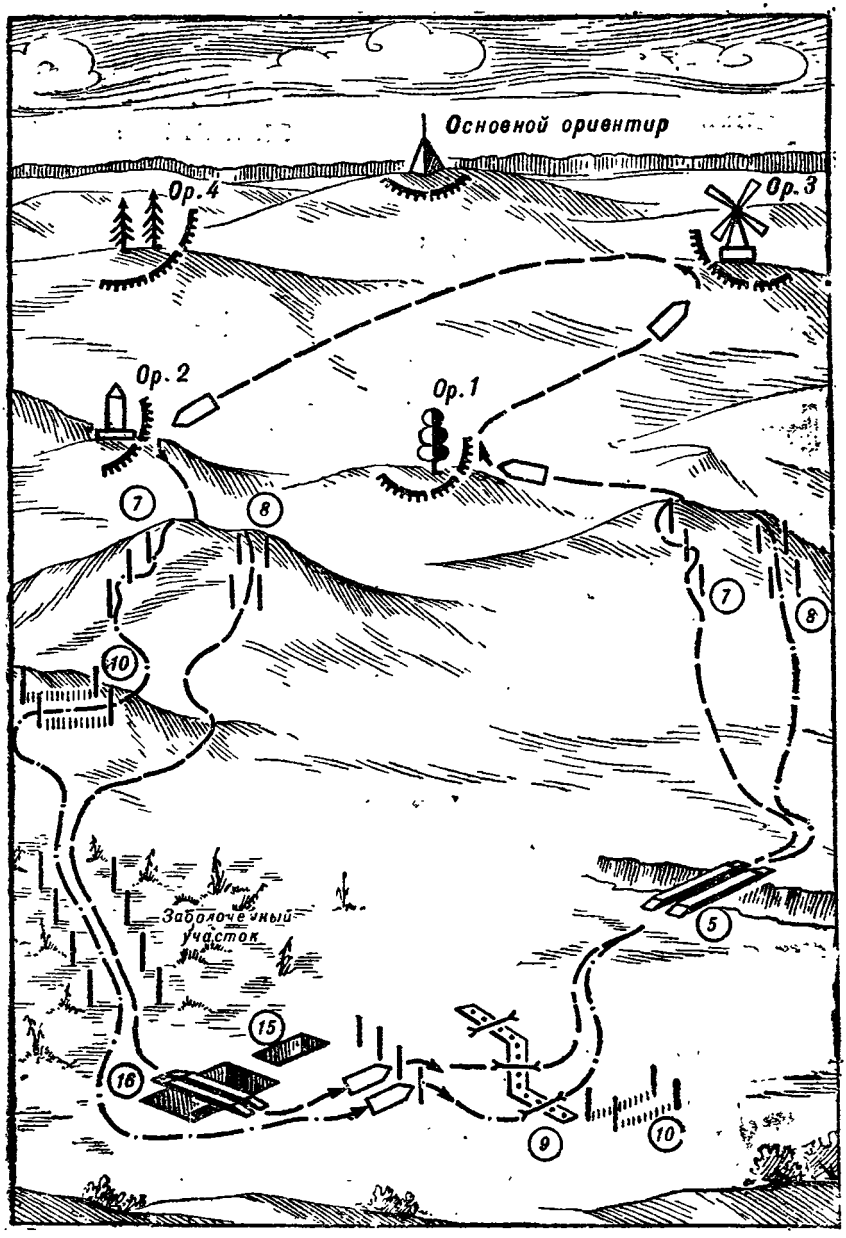


Рис. 35. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 1 на заболоченной местности

характерной для дислокации войск, на трассе зачетного упражнения с включением дополнительного участка (участков) местности, обеспечивающего движение экипажа на четыре-пять ориентиров.

Ориентиры выставляются или подбираются с таким расчетом, чтобы они были хорошо видны из машины. Ночью ориентиры обозначаются световыми знаками. В районе ориентиров на удалении до 100 м от них выставляются цели (мишени), обозначающие противника. Во избежание движения по одному маршруту экипажам задается разная последовательность выхода на ориентиры.

Руководитель занятия ставит командирам машин задачу, в которой указывает: ориентиры; порядок действий при выходе из исходного положения, преодолении естественных и искусственных препятствий, изменениях направления движения, атаке опорных пунктов; скорости движения, сигналы управления и режимы светомаскировки при вождении ночью.

После подготовки машины к движению экипаж выстраивается перед машиной. По команде руководителя занятия «По местам» экипаж занимает свои места в машине, водитель осуществляет пуск двигателя, командир докладывает по радио руководителю занятия о готовности к движению. По команде руководителя занятия «Вперед» экипаж начинает движение по указанному маршруту, преодолевая встречающиеся на пути препятствия.

Руководитель занятия контролирует действия экипажа и по радио установленными сиг-

Средние скорости движения в зависимости от характера местности, км/ч

Характер местности и тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Пересеченная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	19	18	15	15	14	13
Горная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	17	16	15	15	14	13
Пустынно-песчаная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	18	17	16	16	15	14
Заболоченная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	18	17	16	16	15	14

налами подает команды на изменение направления движения на два-три дополнительных ориентира. Выполняя команды командира машины, водитель ведет машину в указанном направлении кратчайшим путем с максимально возможной по условиям движения скоростью. Выполнение команд на посадку в машину, трогание с места и изменение направления движения на ориентиры контролируются соответствующими нормативами с командного или подвижного пункта управления (БТР, БМП).

В ходе выполнения упражнения и на учебных местах отрабатываются нормативы № 7, 8, 9, 20 в соответствии с приложением 2.

Технику вождения на пересеченной, горной, пустынно-песчаной и болотистой местности оценивать, руководствуясь оценочными показателями зачетного упражнения.

КОНТРОЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 2. ВОЖДЕНИЕ В СОСТАВЕ ВЗВОДА

Цель. Совершенствовать навыки вождения машин в составе взвода в походных и боевых порядках в сложных условиях местности, характерной для дислокации войск, в соответствии с тактической обстановкой.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение отрабатывается по одному из двух вариантов днем и ночью по маршруту протяженностью 5—7 км (рис. 36—39) в составе взвода штатной организации. Допуска-

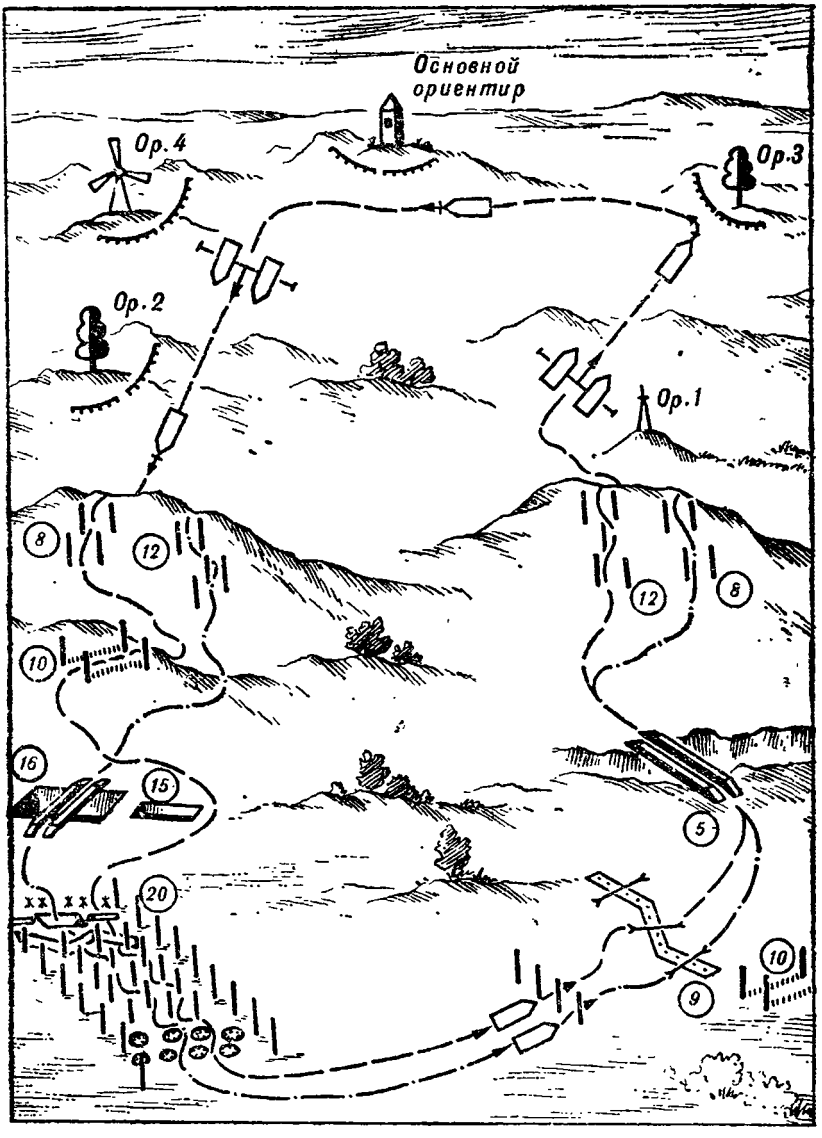


Рис. 36. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 на пересеченной местности

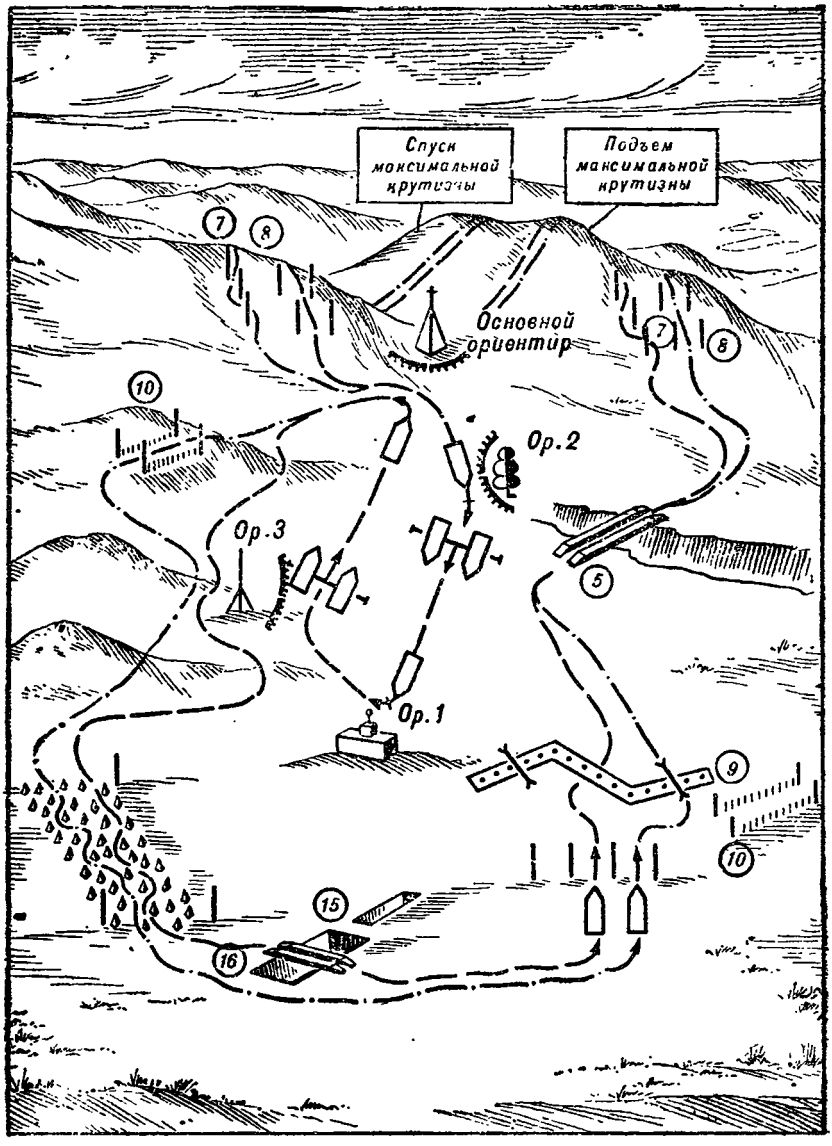


Рис. 37. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 в горной местности

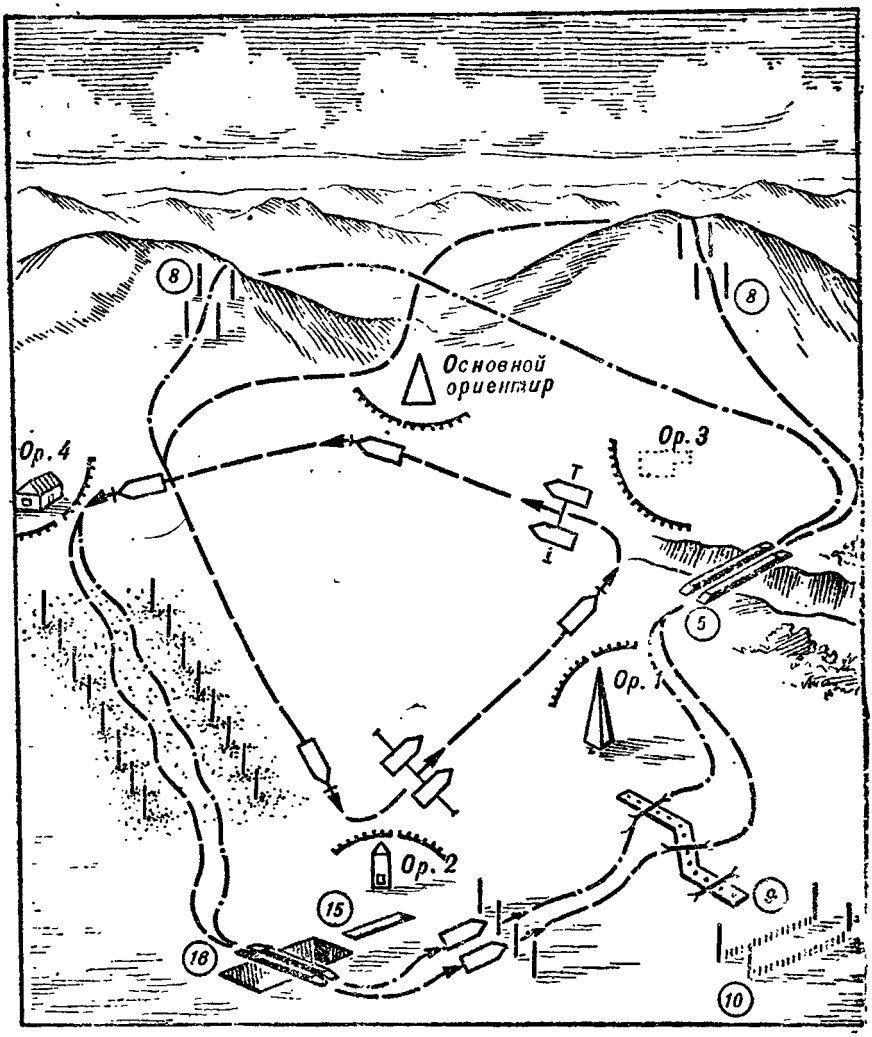


Рис. 38. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 в пустынно-песчаной местности

ется выполнение упражнения неполными экипажами, но при наличии не менее двух человек — командира машины и штатного водителя. Не допускается выполнение упражнения

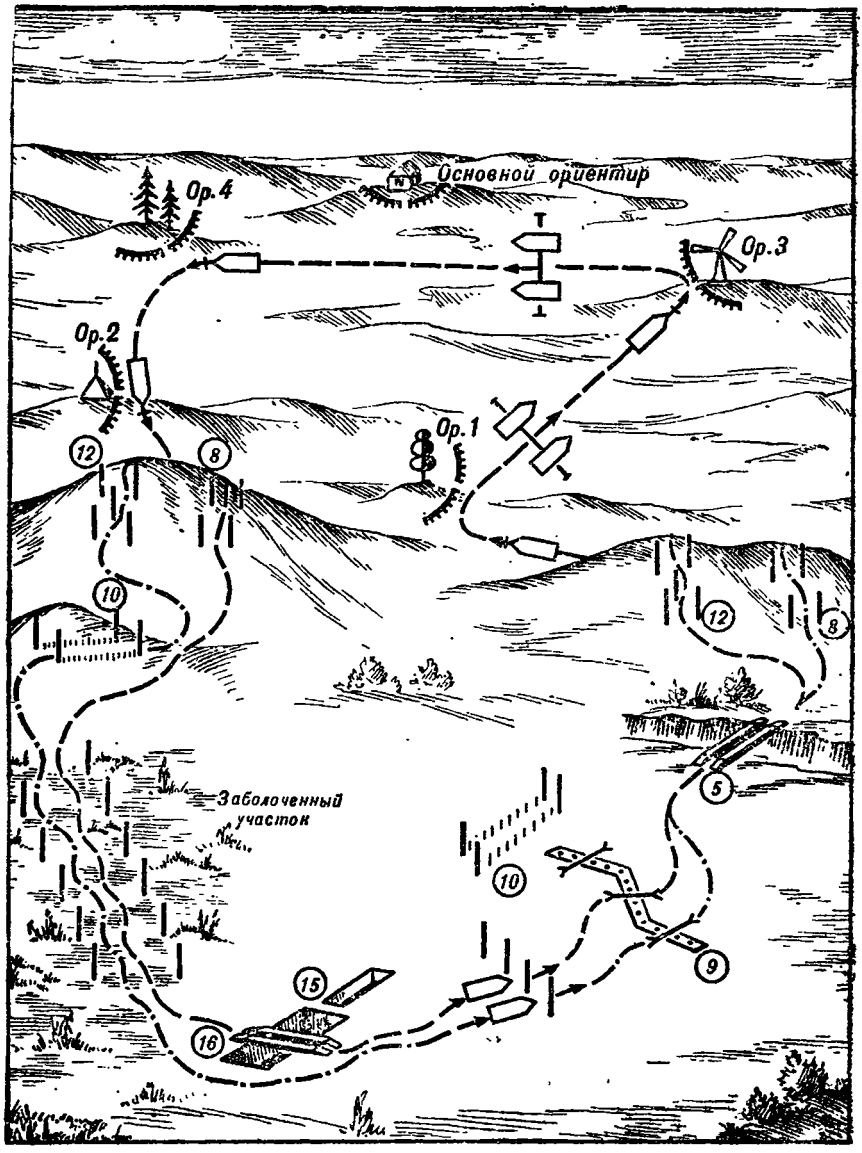


Рис. 39. Примерная схема маршрута по контрольному упражнению № 2 на заболоченной местности

при отсутствии во взводе более одного штатного водителя.

Упражнение выполняется по маршруту контрольного упражнения № 1.

Исходное положение взвода в колонне назначается в укрытии, за складками местности, в лесу или окопах.

В начале занятия руководитель ставит роте задачу на выполнение упражнения, в которой дополнительно указывает порядок действий взводов при выходе на ориентиры. Командир взвода ставит боевую задачу командирам боевых машин перед выполнением упражнения своего взвода, в которой указывает: ориентиры, порядок действий при выходе с исходного положения, преодолении естественных и искусственных препятствий, перестроениях, изменениях направления движения, атаке опорных пунктов противника; дистанции, интервалы, скорости движения, сигналы управления и режим светомаскировки при вождении ночью.

По команде руководителя занятия «По местам» экипажи занимают места в машинах, осуществляют пуск двигателей и докладывают командиру взвода о готовности к движению. Командир взвода докладывает руководителю занятия о готовности взвода к выполнению упражнения.

По команде руководителя занятия «Вперед» подразделение во взводной колонне начинает движение, преодолевает встречающиеся препятствия, выдвигается в направлении указанного ориентира и атакует опорный пункт «противника». Количество и характер целей

и положение их на местности должны вынуждать обучаемых осуществлять маневр или другие действия, характерные для взвода.

Руководитель занятия контролирует действия взвода и подает установленными сигналами по радио команды на изменение направления движения на два-три ориентира с перестроениями в боевой и походный порядки. Выполнение команд на посадку в машины, одновременное трогание с места, перестроения взвода и изменения направления движения на ориентиры контролируются соответствующими нормативами.

При невозможности, по условиям видимости, контролировать действия взвода с командного пункта руководитель занятия выдвигается за взводом на подвижном пункте управления со средствами связи (БТР, БМП) и с него осуществляет контроль, выдвигаясь на удобные для наблюдения места.

В ходе выполнения упражнения и на учебных местах отрабатываются нормативы № 5, 7, 9, 11, 12 в соответствии с приложением 2.

Технику вождения на пересеченной, в горной, пустынно-песчаной и болотистой местности оценивать, руководствуясь соответствующими оценочными показателями зачетного упражнения.

Остановку на подъеме (спуске) в обозначенном месте (8) при выполнении упражнения в составе взвода заменять преодолением подъема на повышенной передаче с последующим переходом на низшую без задевания ограничительных столбов и остановки, а на

Средние скорости движения в зависимости от характера местности, км/ч

Характер местности и тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
Пересеченная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	18	17	16	16	15	14
Горная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	16	15	12	14	13	12
Пустынно-песчаная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	17	16	15	15	14	13
Заболоченная						
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	17	16	15	15	14	13

спуске — преодолением его на заранее выбранной передаче без задевания ограничительных столбов.

Общая оценка за выполнение упражнения выставляется в соответствии со ст. 44, 45.

КОНТРОЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ № 3. ВОЖДЕНИЕ В СОСТАВЕ РОТЫ (БАТАРЕИ), БАТАЛЬОНА (ДИВИЗИОНА)

Цель. Совершенствовать навыки командира роты (батальона) в управлении подразделением на марше при вождении машин в колонне с максимально возможной скоростью на местности, характерной для дислокации войск.

Порядок выполнения упражнения

Упражнение выполняется днем и ночью в составе подразделения (не менее 70% штатного количества машин и с экипажами не менее двух человек — командира машины и водителя).

Для выполнения упражнения выбирается маршрут протяженностью не менее 15 км, включающий дороги и колонные пути с естественными препятствиями, характерными для дислокации войск. Маршрут должен включать мосты и железнодорожные переезды (11) *, встречающиеся на данной местности.

* Мосты и железнодорожные переезды могут быть реальные или обозначенные, при этом макеты мостов шириной 5 м, длиной 20 м обозначаются перилами.

Началом движения колонны считается время прохождения исходного пункта головой колонны, а окончание движения — время прибытия в назначенный район или на указанный рубеж (пункт) последней машины по докладу командира роты (батальона). Сигналы управления устанавливаются руководителем занятия. Движение с открытым люком разрешается только командирам рот и батальонов.

Перед выполнением упражнения руководитель занятия по карте ставит задачу командиру роты (батальона) *. Командир роты отдает боевой приказ на марш командирам взводов, которые на своих рабочих картах наносят тактическую обстановку: сведения о противнике, задачу роты (батальона), маршрут движения и его протяженность, порядок следования, время прохождения исходного пункта и пунктов регулирования, время прибытия в назначенный район или на указанный рубеж (пункт), скорость движения, дистанции между машинами, режим светомаскировки ночью и сигналы управления.

Объем подготовки экипажей и машин к маршу и время на его проведение устанавливаются с учетом выполнения реально необходимых работ и мероприятий. После их завершения экипажи выстраиваются у машин, а командир роты докладывает руководителю занятий о готовности к маршу.

---

* В дальнейшем все указанное для командира роты относится и к командиру батальона при выполнении упражнения в составе батальона.

По указанию руководителя занятий командир роты подает команду «По местам» и контролирует ее выполнение. Затем он занимает свое место в машине, входит в связь с экипажами и подает команду на пуск двигателей.

После доклада экипажей о готовности к движению командир роты докладывает руководителю занятия и по его команде начинает движение.

Командир роты должен провести колонну с максимально возможной скоростью, изменяя ее в соответствии с дорожными условиями, не допускать растягивания и остановки колонны, четко действовать по командам руководителя занятия.

Руководитель занятия контролирует действия командира роты, порядок движения колонны, дистанции между машинами и дает вводные о ее увеличении или уменьшении, о налете авиации противника, на преодоление колонной участков местности, зараженных радиоактивными или отравляющими веществами, а также на совершение не менее двух обходов не преодолеваемых машинами препятствий (неисправных машин) в ходе движения.

Контроль за действиями роты руководителем занятия проводится с заранее выбранных мест, выходя на них по кратчайшим маршрутам, а в некоторых местах могут выставляться контролеры.

По прибытии в назначенный район (пункт) на отдельном учебном месте отрабатываются нормативы № 11, 12 согласно приложению 2 и производится разбор занятия.

Средние скорости движения, км/ч

Тип машины	Для получения оценки					
	днем			ночью		
	отлично	хорошо	удовлетворительно	отлично	хорошо	удовлетворительно
БРДМ-2, БТР-60П, БТР-70 и машины на их базе	40	35	31	34	32	30

Оценочные показатели:

1. Трогание машин с места и начало движения после подачи команды «Вперед» за время для роты не более 11 с (батальона — 15 с).

2. Движение по мостам, железнодорожным переездам и при обходе не преодолеваемых машинами препятствий (неисправных машин) на установленных дистанциях между машинами с допустимой скоростью и без остановок.

3. Преодоление на маршруте естественных препятствий без остановок, скатывания назад, наезда и задевания за деревья, столбы и другие сооружения.

4. Соблюдение правил дорожного движения, установленных дистанций в соответствии со скоростью и условиями движения. Движение без отклонения от заданного маршрута.

5. Четкое выполнение команд (сигналов) руководителя занятия.

Общая оценка за выполнение упражнения выставляется в соответствии со ст. 44, 45.

Приложение 1
(к ст. 18)

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Общие меры безопасности при вождении боевых машин

1. При проведении занятий по вождению необходимо:

— строго соблюдать установленный порядок и правила вождения боевых машин;

— не допускать посторонних лиц и транспорт на участки вождения; на исходной линии и на маршруте должно находиться строго ограниченное количество людей; их задачи, местонахождение и порядок перемещения определяются руководителем занятия;

— определять маршруты и порядок движения машин, обеспечивающие безопасность вождения; маршруты не должны проходить вблизи танкоопасных мест; танкоопасные направления и места должны быть огорожены и обозначены ясно видимыми знаками, запрещающими движение;

— все люки должны быть закрыты и застопорены, а личный состав должен находиться на своих местах (в случае необходимости инструктору по команде руководителя занятия разрешается открывать люк);

— на все занятия по вождению выделять дежурного врача (фельдшера, санинструктора) и санитарную машину;

— использовать для обучения вождению только технически исправные машины; имеющийся на машинах ЗИП должен быть правильно уложен и закреплен.

2. Производить пуск двигателя и начинать движение машины разрешается только по команде руководителя занятия.

Перед пуском двигателя проверяется положение рычага переключения передач, который должен находиться в нейтральном положении, и подается предупредительный звуковой сигнал. Подача звукового сигнала повторяется при трогании машины с места.

3. Команды на движение машин с исходной линии должны подаваться руководителем занятия по радио или с помощью светофора.

Инструктор (командир машины), находясь в машине, должен иметь постоянную связь по ТПУ с обучаемым и по радио с руководителем занятия.

4. Во время движения по маршруту объезжать впереди стоящую машину разрешается только по команде руководителя занятия или инструктора (командира машины).

На машине, остановившейся из-за технических неисправностей, должен быть немедленно выставлен хорошо видимый знак аварийной остановки (красный флажок на башне или крыше, а ночью — красный свет). Машина должна быть в кратчайший срок отведена с маршрута на расстояние, обеспечивающее безопасность движения других машин.

При вождении ночью экипаж (механик-водитель) остановившейся на маршруте машины обязан немедленно доложить по радио руководителю занятия об остановке и показать место стоянки включением фар, сигнальным фонарем, а при необходимости и ракетой. Для этой цели на каждой машине должны быть три — пять ракет красного огня и сигнальный фонарь.

5. Перед преодолением танком препятствий (заграждений), на которых возможно утыкание пушки в грунт, необходимо придать ей необходимый угол возвышения или развернуть башню пушкой назад.

6. Движение машины задним ходом разрешается только по сигналам, подаваемым регулировщиком, находящимся впереди машины не ближе 10 м, или по командам инструктора (командира машины), подаваемым по ТПУ при наблюдении через открытый люк. Движение бронетранспортеров задним ходом, кроме того, разрешается, если водитель просматривает путь движения назад через люки или открытую дверь.

7. Личный состав, назначенный для восстановления препятствий и для контроля за качеством вождения, при прохождении машины должен находиться в стороне от препятствий в обозначенном месте (безопасном), осматривать препятствия только после прохождения машин. Руководитель должен иметь связь с личным составом, находящимся у препятствий.

Наряд, регулировщики и личный состав на препятствиях должны знать сигналы управления машиной и иметь флажки (ночью сигнальные фонари) для остановки ее при необходимости.

8. На машинах, находящихся ночью на маршруте, должны быть включены габаритные фонари и, кроме того, на башнях танков, БМП (корпусов бронетранспортеров) установлены световые знаки (фонари) с номерами, по которым можно следить за движением машин.

9. Запрещается:

— садиться в машину, выходить из нее и находиться впереди и сзади нее при работающем двигателе;

— начинать движение без команды руководителя занятия, инструктора или сигнала регулировщика;

— двигаться с незастопоренными люками и без подачи предупредительного сигнала;

— находиться во время движения на корпусе и башне машины;

— находиться в боевой машине без шлема и в количестве, превышающем состав экипажа;

— использовать для вождения технически неисправные машины;

— останавливать машину у закрытых поворотов;

— ремонтировать машину на маршруте и на исходной линии;

— продолжать движение при отсутствии видимости.

Меры безопасности при движении через железнодорожные переезды и мосты

10. Перед неохраняемым железнодорожным переездом при движении одиночной машины механик-водитель обязан остановить машину не ближе 5 м до шлагбаума или светофора, а при их отсутствии — не ближе 10 м до первого рельса, а командир — выйти из нее, осмотреть переезд и, убедившись в полной безопасности движения, провести машину через переезд.

В случае движения колонны командир (начальник колонны) обязан за 10 м до переезда остановить головную машину, выставить регулировщиков, установить дежурный тягач с буксирным тросом вблизи железнодорожного переезда и, убедившись в полной безопасности, дать команду на движение через переезд.

Если участок железной дороги не просматривается, то в обе стороны от переезда на удалении до 1 км на железной дороге выставляются наблюдатели со средствами связи и сигнализации, которые немедленно докладывают регулировщикам о движении поезда к переезду, а при необходимости подают сигнал для остановки поезда.

11. Через железнодорожный переезд машину нужно вести под прямым углом к полотну на одной из низших передач, не изменяя скорости движения, без остановок и поворотов.

Выезжать на переезд только тогда, когда впереди идущая машина сойдет с него. В случае остановки машины на переезде подается команда наблюдателям об остановке поезда и принимаются меры по немедленной высадке личного состава и эвакуации машины с переезда.

Запрещается выезжать на переезд при отсутствии видимости, при закрытом либо начинающем закрываться шлагбауме и независимо от положения шлагбаума при мигающих красных сигналах светофора или включенной звуковой сигнализации, самовольно открывать шлагбаум или объезжать его, пересекать железнодорожные пути в неустановленных местах.

12. По мостам двигаться следует на низшей передаче, выдерживая установленную дистанцию, и направлять машину по оси проезжей части. При движении по мосту избегать поворотов, переключения передач, резкого торможения и изменения частоты вращения вала двигателя, не делать остановок и объездов.

13. Если маршрут движения проходит через мост, по которому возможно встречное движение машин, около него выставляется один или два регулировщика в зависимости от длины моста и интенсивности движения.

Меры безопасности при погрузке на транспортные средства (железнодорожные платформы, автомобильные полуприцепы, самолеты и десантные суда)

14. Перед началом погрузки руководитель должен проверить исправность железнодорожной платформы (макета платформы) и погрузочной площадки (аппаре-

ли), подготовку машины и платформы к погрузке, обращая особое внимание на регулировку приводов управления механизмами поворотов и тормозов, надежность торможения железнодорожной платформы башмаками или шпалами.

Погрузка машин с неисправных погрузочных площадок на неисправные, малогабаритные и недостаточной грузоподъемности платформы запрещается.

15. Погрузка и выгрузка машин должны производиться на низшей передаче по команде командира (инструктора), находящегося на безопасном удалении (не менее 5 м). В машине должен находиться один обучаемый. Крышка люка механика-водителя (крышка смотрового люка водителя бронетранспортера) должна быть открыта и застопорена.

Во время погрузки (выгрузки) на платформе находится только командир (инструктор), руководящий погрузкой машины. Обучаемые, не занятые погрузкой, располагаются на безопасном удалении от места погрузки (не менее 10 м).

16. В ночное время погрузочная площадка (аппарель) и железнодорожная платформа (макет платформы) должны освещаться так, чтобы были видны края погрузочной площадки и платформы, а свет не слепил механика-водителя.

17. Гусеничная машина, погруженная на железнодорожную платформу (макет платформы), должна быть установлена симметрично относительно продольной и поперечной осей платформы (с равномерным свисанием обеих гусениц с бортов) и надежно закреплена.

На машине, установленной на железнодорожную платформу, должны быть полностью затянуты тормоза, включена задняя передача, перекрыты топливные баки, привод ручной подачи топлива установлен на нулевую подачу, башня и пушка застопорены по-походному, выключен выключатель батарей и закрыты люки.

18. При погрузке машины на автомобильный полуприцеп необходимо:

— тягач и полуприцеп установить на ровную горизонтальную площадку, затормозить тормозами, а под колеса (в передней части) положить противооткатные упоры;

— командиру подразделения (машины) руководить

погрузкой, находясь на передней части рамы полуприцепа, а при погрузке с помощью лебедки тягача — в безопасном и удобном для него месте;

— въезжать на платформу полуприцепа после выравнивания направления въезда на трапы на первой передаче без остановок и пробуксовки. Остановка машины на наклонной части рамы полуприцепа запрещается;

— после установки машины на платформу полуприцепа закрепить ее растяжками за крюки в передней и задней частях рамы (для предотвращения разрыва растяжек при вертикальных колебаниях машины во время транспортирования предусмотреть их ослабление);

— во избежание продольного перемещения машины при транспортировании после ее погрузки под переднюю часть гусениц подложить деревянные брусья.

19. Погрузка и выгрузка машин при транспортировании на самолетах (вертолетах) производятся с соблюдением следующих требований:

— перед погрузкой машин личный состав экипажей (механики-водители) должен твердо изучить и знать свои обязанности при выполнении погрузочно-выгрузочных работ;

— по окончании погрузки и проверки правильности размещения машины в грузовой кабине закрепить ее с помощью швартовочных тросов и сеток. Швартовка должна полностью исключать возможность смещения машины при взлете, во время полета и посадки;

— при выгрузке из вертолетов соблюдать меры, исключающие попадание людей и машин под вращающийся хвостовой винт.

При погрузке машин **запрещается:**

— нахождение членов экипажей (десанта, механиков-водителей) у боковых стенок грузовой кабины, а при погрузке с помощью электролебедки — и позади грузового люка;

— постановка машины с неисправными механизмами управления в грузовую кабину своим ходом;

— проезд ближе 5 м от стоящих летательных аппаратов, проезд мимо аппаратов с работающими двигателями со стороны их взлета.

20. Погрузка и выгрузка машин, перевозимых вод-

ным транспортом, производятся при соблюдении следующих требований:

— начинать погрузку разрешается после проверки готовности спасательно-эвакуационной группы;

— причалы должны быть пригодны для удобной и безопасной погрузки и выгрузки машин;

— погрузочно-выгрузочные устройства (мостики) и крепежный инвентарь на судне должны быть исправными;

— машины размещать на палубе так, чтобы они не выходили за пределы габаритов судна;

— машины своим ходом погружать только по сигналам командира подразделения, без рывков, на низшей передаче и без разворота на погрузочных мостиках;

— каждая машина сразу же после погрузки на плавсредства должна крепиться растяжками (деревянными распорками, брусками);

— места погрузочных работ в темное время суток должны иметь необходимое освещение;

— выгрузка машин с транспортных судов в воду допускается на глубинах с учетом технических возможностей машин.

Меры безопасности при преодолении водных преград вброд, под водой, на плаву, на паромах и по льду

21. Преодоление водной преграды любым способом разрешается только после тщательной ее разведки, оборудования переправ и организации четко действующей спасательно-эвакуационной службы.

Для организации спасательно-эвакуационной службы должны выделяться необходимые эвакуационные и спасательные средства. К началу переправы они должны располагаться в указанных руководителем занятий (комендантом переправы) местах и быть в готовности к действиям по оказанию помощи экипажам.

22. Если водная преграда, на которой проводятся занятия (учения), судоходная, то выставляются верховая и низовая речные заставы. Заставы обеспечиваются средствами связи и сигнализации, а также необходимыми переправочными средствами (катерами, моторными лодками, плавающими бронетранспортерами и др.) для

перехвата и буксирования к берегу плавающих предметов (плотов), остановки или предупреждения об опасности проходящих речных судов.

Удаление речных застав от переправ должно быть таким, чтобы они могли своевременно предупредить руководителя занятия об опасности и обеспечить выход из воды переправляемых машин.

23. Перед проведением занятия по вождению и тактическими учениями с преодолением водных преград руководитель должен проверить знания обучаемых (экипажей) правил их преодоления, способы действий в аварийных случаях и меры безопасности, а также готовность машин.

Машины, предназначенные для вождения по глубокому броду, под водой и на плаву, должны быть проверены на герметичность.

При вождении на плаву с неполным составом десанта или без него в машине должен быть дополнительный груз, компенсирующий массу отсутствующего десанта. Груз равномерно размещается и закрепляется по бортам десантного отделения.

24. При обучении вождению танков по глубоким бродам и под водой соблюдать меры безопасности, изложенные в Руководстве по преодолению водных преград танками, БМП и БТР.

25. К вождению машин на плаву допускаются экипажи (механики-водители), которые умеют плавать и готовить машины к движению на плаву.

Во время преодоления водной преграды **запрещается**:

— движение машины при отсутствии у экипажа и десанта спасательных жилетов, а у пулеметчиков спасательных надувных жилетов;

— открывание люков механика-водителя, лючков амбразур, дверей и крышек верхних люков десантного отделения, кроме случаев десантирования и аварийного выхода через люки десантного отделения и люки экипажа;

— движение машины на скоростях, при которых начинается перекатывание воды через верхнюю кромку волноотражательного щитка;

— пуск остановившегося двигателя на плаву в случаях несрабатывания клапанов защиты двигателя;

— вхождение в воду с опущенным волноотражательным щитком и опускание его до выхода из воды.

Разрешается открывать люк башни машины (командирский люк БТР) только при движении задним ходом и обучении маневрированию на плаву, а также при необходимости наблюдения за движением машин, преодолевающих водную преграду.

26. В случае обильного поступления воды в машину при входе в воду необходимо немедленно вывести машину из воды на берег.

При движении на плаву механик-водитель обязан следить за количеством воды, проникающей в корпус, и за работой водооткачивающих средств. Работу насосов контролировать по выбросу воды из водооткачивающих труб.

27. В случае остановки двигателя при движении на плаву необходимо:

— выключить передачу или водометные движители (поставить рычаги управления в исходное положение);

— в экстренных случаях, если установлено, что при остановке двигателя сработала система защиты, допускается произвести одну попытку пуска двигателя. Пуск производить при закрытых клапанах защиты и, как только двигатель заработал, открыть клапаны.

Категорически запрещается прокручивать двигатель стартером или воздухом без подачи топлива, так как это может привести к попаданию воды в двигатель и к гидравлическому удару;

— если пуск двигателя не удался, доложить по радио руководителю занятия (командиру подразделения) о случившемся; ночью, кроме того, дать установленный руководителем световой сигнал и действовать по указаниям руководителя.

28. При быстром поступлении воды в машину во время движения на плаву и угрозе ее затопления командир должен дать команду экипажу (десанту) на выход из затопляемой машины и немедленно доложить о случившемся по радио руководителю занятия.

29. При переправе десанта на плавающей машине нужно соблюдать установленные нормы грузоподъемности; личный состав десанта должен уметь плавать и находиться с надетыми спасательными жилетами. Размещение десанта не должно препятствовать свободному

поступлению воздуха в воздухопритоки системы охлаждения машины.

Командир десанта должен быть в танковом шлеме, который подключается к системе ТПУ для связи с командиром машины.

30. Погрузка машины на паром и выгрузка с него разрешаются только после того, как паром будет причален и надежно закреплен на возможно близком расстоянии от берега. Во время погрузки и выгрузки в машине должен находиться только один обучаемый (механик-водитель), все люки должны быть открыты и застопорены. Погрузка и выгрузка производятся по командам командира (инструктора) на низшей передаче и малой скорости без переключения передач, крутых поворотов и резкого изменения частоты вращения вала двигателя.

31. Танк на пароме должен устанавливаться посередине, а бронетранспортеры — в зависимости от количества погружаемых машин. После установки машины на паром двигатель должен быть остановлен, тормоза полностью затянуты и включена задняя передача.

32. При движении парома обучаемый (механик-водитель) и инструктор (экипаж) должны находиться на пароме около машины. В боевой обстановке экипаж при необходимости может находиться в машине и вести огонь.

33. При обучении переправе по льду в машине должны находиться только обучаемый (механик-водитель) и инструктор (командир машины) в надетых спасательных жилетах. Люки башни и люк механика-водителя должны быть открыты. Дистанции между машинами определяются в зависимости от толщины льда и массы переправляемой машины. При буксировании остановившейся машины длина троса должна быть не менее установленной дистанции между переправляемыми машинами.

Меры безопасности при эвакуации машин

34. Состояние тяговых и такелажных средств, анкерных устройств и соединительных деталей перед их использованием должно быть тщательно проверено. Нагрузки на лебедки, тросы и блоки не должны превышать

норм, установленных для них техническими условиями.

35. При вытаскивании и буксировании машин тросы к буксирным крюкам, гусеницам и ведущим колесам надежно закрепляются при неработающих двигателях. Надежность закрепления тросов и жестких буксиров на буксирных крюках проверяется руководителем занятия (инструктором) непосредственно перед началом вытаскивания или буксирования.

36. Всеми действиями механиков-водителей тягача и вытаскиваемой машины руководит командир, находящийся в таком месте, откуда он их хорошо видит.

Предварительное натяжение тросов, а также последующее трогание машины с места во всех случаях самовытаскивания, вытаскивания и буксирования нужно производить плавно, без рывков. После предварительного натяжения тросов проверяется их крепление.

При натяжении тросов и буксировании машины люк механика-водителя должен быть закрыт, а башня повернута пушкой назад.

37. Во время вытаскивания и буксирования машин **запрещается:**

— допускать к месту вытаскивания лиц, не имеющих отношения к работам;

— пользоваться неисправным оборудованием;

— стоять около натянутых тросов и по их направлениям ближе чем на расстоянии длины троса;

— стоять сбоку машины ближе 5 м при вытаскивании ее с помощью бревна;

— находиться под машиной, если под нее не подставлены надежные опоры;

— делать остановки буксируемой машины и тягача на подъемах, спусках, у закрытых поворотов, на перекрестках и мостах.

38. При обучении вождению и работе с навесным (прицепным) оборудованием танка, БМП, погрузке машин на переправочные средства и отработке других вопросов соблюдать правила и меры безопасности, изложенные в соответствующих руководствах.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(к ст. 9)

НОРМАТИВЫ, ОТРАБАТЫВАЕМЫЕ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ УПРАЖНЕНИЙ КУРСА ВОЖДЕНИЯ

Номер норматива	Наименование норматива (время на его выполнение)	Условия (порядок) выполнения норматива	Категория обучаемых (подразделение)	Оценочные показатели за выполнение норматива
		Для всех подразделений		
1	Постановка машины в окоп и выход из окопа (не более 5 мин)	Машина находится в 30—50 м от окопа. По команде обучаемый ставит машину в окоп и выводит ее из окопа сначала передним, а затем задним ходом. Постановка и выход задним ходом производится по сигналам командира (инструктора)	Механик-водитель танка, БМП (водитель БТР)	1. Постановка машины в окоп передним ходом без задевания стенок и скатывания. 2. Выход из окопа задним ходом без задевания стенок, остановки двигателя и скатывания. 3. Постановка машины в окоп задним ходом без задевания стенок, остановки двигателя и скатывания.

Номер норматива	Наименование норматива (время на его выполнение)	Условия (порядок) выполнения норматива	Категория обучаемых (подразделение)	Оценочные показатели за выполнение норматива
				4. Выход из окопа без задевания стенок, остановки двигателя и скатывания. 5. Четкое и своевременное выполнение команд командира (инструктора) при постановке машины в окоп и выходе из него
2	Погрузка машины на железнодорожную платформу и выгрузка с нее (не более 7 мин)	Машина в 10 м от платформы (аппарели). В машине находится механик-водитель (водитель), командир (инструктор) — не менее чем в 5 м от машины. Железнодорожная плат-	Механик-водитель танка, БМП (водитель БТР)	1. Четкое и своевременное выполнение команд командира (инструктора) при погрузке и выгрузке. 2. Въезд на аппарель без применения заднего хода. Движение по аппарели без скатывания и глушения двигателя.

		форма подготовлена к погрузке. Погрузка и выгрузка машины производится сначала с аппарели, а затем с платформы. Командир (инструктор) руководит погрузкой и выгрузкой, подавая механику-водителю (водителю) сигналы флажками или жестами. Крепление машины на ж.-д. платформе не производится		3. Движение по ж.-д. платформе без резких поворотов, изменения частоты вращения вала двигателя, поломки оборудования ж.-д. платформы и погрузочно-выгрузочного устройства. 4. Маневрирование на ж.-д. платформе без заваливания машины колесом между ж.-д. платформой и погрузочно-выгрузочным устройством или съезда одной гусеницы с ж.-д. платформы. 5. Установка машины на ж.-д. платформе в пределах, допустимых требованиями. При сваливании машины с ж.-д. платформы норматив считается невыполненным
3	Погрузка гусеничной техники на большегрузный	Полуприцеп подготовлен к погрузке. Машина в 10 м	Механик-водитель	1. Въезд на полуприцеп без применения зад-

Номер норматива	Наименование норматива (время на его выполнение	Условия (порядок) выполнения норматива	Категория обучаемых (подразделение)	Оценочные показатели за выполнение норматива
	(50 т) полуприцеп и выгрузка с него (не более 4 мин)	от полуприцепа. Механик-водитель по команде сначала производит погрузку машины на полуприцеп, а затем выгрузку. Командир (инструктор) руководит погрузкой и выгрузкой, подавая механику-водителю сигналы флажками или жестами		него хода, скатывания и глушения двигателя. 2. Движение по полуприцепу без разворота машины. 3. Остановка на полуприцепе без наезда на ограничители. 4. Установка на платформе без выхода гусениц за пределы полуприцепа более 10 см. 5. Съезд с полуприцепа без поворотов и изменения частоты вращения вала двигателя. При сваливании машины с полуприцепа норматив считается невыполненным.
4	Эвакуация ма-	В 15—20 м от	Механик-води-	1. Правильное выпол-

	шины из положения на плаву на берег (не более 8 мин)	уреза воды находятся две машины. Одна из них входит в воду до всплытия, после чего машина останавливается. Другая машина должна подойти к первой и отбуксировать ее к берегу. Каждый обучаемый должен получить практику в действиях на буксируемой и буксирующей машинах	тель БМП (водитель БТР)	нение работ, предусмотренных руководствами, по подготовке машин к буксировке. 2. Остановка буксирующей машины от буксируемой на указанном расстоянии. 3. Правильное выполнение операций по сцепке буксируемой и буксирующей машин. 4. Буксирование машины на плаву без резких поворотов и рывков. 5. Выход буксирующей машины из воды на берег без скатывания и остановки двигателя
5	Буксировка машины (не более 15 мин)	Одна машина от другой на расстоянии 30—50 м. Буксирующая машина подходит к буксируемой, производится сцепка ма-	Экипажи танков, БМП, БТР и других машин	1. Правильное выполнение работ, предусмотренных руководствами, по подготовке машин к буксировке. 2. Остановка буксирующей машины (тягача)

Номер норматива	Наименование норматива (время на его выполнение)	Условия (порядок) выполнения норматива	Категория обучаемых (подразделение)	Оценочные показатели за выполнение норматива
		шин и буксировка по кругу протяженностью 150—200 м. Каждый обучаемый должен получить практику в действиях на буксируемой и буксирующей машинах		от буксируемой на установленной дистанции. 3. Правильное выполнение работ по сцепке буксирующей и буксируемой машин. 4. Плавное трогание буксирующей машины с места с постепенным и равномерным натяжением буксирного приспособления. 5. Буксировка машины без резких поворотов и рывков
6	Техника вождения танков с тралами (скорость движения не менее 5 км/ч)	Танк подготовлен к тралению. Экипаж в 2 м впереди танка. По команде руководи-	Экипаж	1. Преодоление минного поля по указанному прямому проходу без остановок и выхода за границы полосы трале-

	теля на учебном месте экипаж занимает в танке свои места, заводит его, по радио докладывает о готовности и по команде «Вперед» начинает движение по маршруту учебного места, преодолевая встречающиеся препятствия

ния.	
2. Преодоление минного поля по указанному проходу с обходом препятствия на нем без остановок и выхода за границы полосы тралення.	
3. Преодоление участка воронок без остановки двигателя, застревания и заезда в воронки.	
4. Преодоление траншеи (15) без застревания и остановки двигателя.	
5. Движение по проходу между столбами (12) без задевания столбов и остановки двигателя	

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
		Для всех
7	Трогание машин с места за установленное время	Экипажи машин находятся на штатных местах, люки закрыты, двигатели работают. Время выполнения норматива определяется от команды «Вперед» до начала движения машины (в подразделении последней машины)
8	Выполнение команд на изменение направления движения экипажа на ориентиры	Экипаж в машине выдвигается на указанный ориентир. По команде руководителя занятия экипажи изменяют направление движения. Время отсчитывается от команды (сигнала) на изменение направления движения до изменения направления движения на указанный ориентир
		Для мотострелковых и
9	Посадка личного состава в БТР (БМП, МТ-ЛБВ) на месте (Н—Т—6 для мотострелковых подразделений)	Подразделение построено у машин в соответствии со ст. 157 Строевого устава ВС СССР. Посадка производится в БТР через верхние люки, в БМП и МТ-ЛБВ через люки и задние двери десантного отделения. Крышки люков (двери) машин сняты со стопоров. Время отсчитывается от команды (сигнала) **«По местам»** до закры-

Продолжение приложения 2

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
подразделений			
Экипаж	4 с	5 с	9 с
Взвод	7 с	8 с	9 с
Рота	10 с	11 с	12 с
Батальон	13 с	15 с	16 с
Экипаж	25 с	28 с	30 с
танковых подразделений			
Отделение	10 с	11 с	13 с
	8 с	9 с	11 с
Взвод	11 с	12 с	14 с
	9 с	10 с	12 с
Рота	13 с	14 с	17 с
	11 с	12 с	14 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
		тия крышек люков (дверей) на замок. При нахождении личного состава в теплой одежде или обуви (валенках) время выполнения норматива увеличивается на 2 с
10	Посадка экипажа (экипажей) в танк (танки) (Н—Т—1 для танковых подразделений)	Личный состав экипажа (экипажей) с противогазами (командиры танков и с командирскими сумками) построен у машины (машин) в соответствии со ст. 158 Строевого устава ВС СССР. Крышки люков сняты со стопоров. Время отсчитывается от команды (сигнала) **«По местам»** до закрытия крышек люков на замки. При нахождении экипажей в зимней одежде и обуви время увеличивается на 2 с
11	Развертывание из колонны в боевой порядок для отражения внезапного нападения противника (Н—Т—15, при действии на машинах, для мотострелковых подразделений):	Подразделение совершает марш. Вооружение в походном положении, чехлы сняты. По команде (сигналу) развертывается в боевой порядок в указанном направлении, переводит вооружение из походного положения в боевое и продолжает движение. Время отсчитывается от команды «К бою» до раз-

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
Батальон	17 с	18 с	21 с
	15 с	16 с	18 с
Экипаж	8 с	9 с	11 с
	9 с	10 с	12 с
Взвод	9 с	10 с	12 с
	10 с	11 с	13 с
Рота	11 с	12 с	14 с
	12 с	13 с	15 с
Батальон	15 с	16 с	18 с
	16 с	17 с	18 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
	в сторону фронта	вертывания подразделения в боевой порядок на установленных интервалах и дистанциях
	в сторону фланга	
12	Перестроение из боевого порядка (боевой линии) в колонну (Н—Т—16, при действии на машинах, для мотострелковых подразделений)	Подразделение наступает в боевом порядке. По команде (сигналу) подразделение перестраивается в колонну и продолжает движение в указанном направлении. Время отсчитывается от команды (сигнала) на перестроение до полного построения колонны на установленных дистанциях между машинами

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
Взвод	35 с	40 с	50 с
	25 с	30 с	35 с
Рота	2 мин 35 с	2 мин 50 с	3 мин 25 с
	2 мин 10 с	2 мин 20 с	2 мин 50 с
Батальон	6 мин 10 с	6 мин 40 с	8 мин
	5 мин 10 с	5 мин 40 с	6 мин 50 с
Взвод	23 с	25 с	30 с
	14 с	15 с	18 с
Рота	35 с	38 с	45 с
	23 с	25 с	30 с
Батальон	1 мин 10 с	1 мин 15 с	1 мин 30 с
	45 с	50 с	1 мин
Взвод	32 с	35 с	40 с
	23 с	25 с	30 с
Рота	2 мин 20 с	2 мин 30 с	3 мин
	2 мин	2 мин 10 с	2 мин 35 с
Батальон	5 мин 30 с	6 мин	7 мин 10 с
	4 мин 35 с	5 мин	6 мин

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
13	Развертывание из колонны в боевой порядок для отражения внезапного нападения противника (Н—Т—7 для танковых подразделений):	Подразделение совершает марш. Вооружение в походном положении, чехлы с вооружения сняты. По команде (сигналу) развертывается в боевой порядок в указанном направлении, переводит вооружение из походного положения в боевое и продолжает движение. Время отсчитывается от команды **«К бою»** до развертывания подразделения в боевой порядок на установленных интервалах и дистанциях
	в сторону фронта	
	в сторону фланга	

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
Взвод	30 с	35 с	40 с
	40 с	45 с	55 с
Рота	2 мин 20 с	2 мин 30 с	3 мин
	2 мин 45 с	3 мин	3 мин 30 с
Батальон	5 мин 45 с	6 мин	7 мин 10 с
	6 мин 30 с	7 мин	8 мин 20 с
Взвод	14 с	15 с	18 с
	16 с	17 с	20 с
Рота	16 с	18 с	21 с
	23 с	25 с	30 с
Батальон	35 с	38 с	45 с
	44 с	48 с	57 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
14	Перестроение из боевого порядка (боевой линии) в колонну (Н—Т—8 для танковых подразделений)	Подразделение наступает в боевом порядке. По команде (сигналу) подразделение перестраивается в колонну и продолжает движение в указанном направлении. Время отсчитывается от команды (сигнала) на перестроение до полного построения колонны на установленных дистанциях между машинами
15	Установка ночного прибора водителя (Н—Тх—9 для мотострелковых подразделений на БТР)	Норматив выполняется водителем. Перед установкой прибора закрыть шторку. После установки прибора на верхнюю призму надеть защитный колпачок, открыть на 1 мм диафрагму, проверить работоспособность прибора. После проверки блок питания выключить, снятый дневной прибор уложить на место
16	Установка ночного прибора механика-водителя «по-боевому» (Н—Тх—12 для мотострелковых подразделений на БМП)	Норматив выполняется командирами машин, механиками-водителями. Перед установкой прибора закрыть шторку. После установки прибора надеть на верхнюю призму защитный колпачок, открыть на 1 мм диафрагму, проверить работоспособность прибора. По-

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
Взвод	30 с	35 с	40 с
Рота	40 с 2 мин 20 с	45 с 2 мин 30 с	55 с 3 мин
Батальон	2 мин 25 с 5 мин	2 мин 40 с 5 мин 30 с	3 мин 10 с 6 мин 30 с
	5 мин 50 с	6 мин 20 с	7 мин 30 с
БТР-70, БТР-60ПБ	3 мин	3 мин 15 с	3 мин 45 с
БРДМ-2, БТР-152	3 мин 10 с	3 мин 30 с	4 мин 10 с
БМП-1, БМП-2	2 мин 20 с	2 мин 30 с	3 мин

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
		сле проверки выключить блок питания. Снятый дневной прибор уложить на штатное место
17	Установка ночного прибора механика-водителя «по-походному» (Н—Тх—13 для мотострелковых подразделений на БМП)	Норматив выполняется командирами машин, механиками-водителями. После установки прибора проверить его работу в порядке, указанном в нормативе (Тх—12). Сиденье механика-водителя установить в верхнее положение, крышку люка застопорить в открытом положении
18	Установка ночного прибора механика-водителя «по-боевому» (Н—Тх—12 для танковых подразделений)	Норматив выполняется командирами машин, механиками-водителями. При выполнении норматива на объектах 137, 155, 166 очиститель дневного прибора снять и уложить в ящик для ТВН, винты крепления ввернуть на место. Перед установкой прибора закрыть шторку. После установки прибора надеть на верхнюю призму защитный колпачок, открыть на 1 мм диафрагму, проверить работу прибора. После проверки выключить блок питания и выключатель аккумуляторных батарей. Снятый дневной прибор уложить в ящик для ТВН

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
БМП-1, БМП-2	3 мин 10 с	3 мин 30 с	4 мин 10 с
219, 447, 434, 172м, 740	2 мин 45 с	3 мин	3 мин 30 с
137, 155, 166	4 мин 10 с	4 мин 30 с	5 мин 25 с
135, 703	4 мин 35 с	5 мин	6 мин
272	5 мин 30 с	6 мин	7 мин 10 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
19	Установка ночного прибора механика-водителя «по-походному» (Н—Тх—13 для танковых подразделений)	Норматив выполняется командирами машин, механиками-водителями. После установки прибора проверить его работу в порядке, указанном в нормативе (Тх—12 для танка). Сиденье механика-водителя установить в верхнее положение, крышку люка застопорить в открытом положении
20	Подготовка машины к самовытаскиванию с помощью лебедки и блока (Н—Тх—10 для мотострелковых подразделений на БТР)	Норматив отрабатывается двумя человеками (командиром и водителем). При выполнении норматива вручную размотать 22—25 м троса, блок уложить на грунт в 10 м перед машиной, завести трос на блок, крюк троса надеть на буксирный крюк машины. Завести двигатель (двигатели), включить лебедку на наматывание троса, натянуть трос, выключить привод лебедки, заглушить двигатель
21	Подготовка танка к самовытаскиванию с помощью бревна (Н—Тх—16 для танковых подразделений)	Норматив выполняется всеми членами экипажа по два человека. При выполнении норматива бревно устанавливается у направляющего колеса. Перед выполнением норматива гнезда траков для установки приспособления должны быть очищены от грязи

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
219	1 мин 50 с	2 мин	2 мин 25 с
447, 434, 172м	2 мин 20 с	2 мин 30 с	3 мин
137, 155, 166, 272, 740	3 мин 10 с	3 мин 30 с	4 мин 10 с
БТР-70, БТР-60ПБ	2 мин 20 с	2 мин 30 с	3 мин
БРДМ-2, БТР-152, БТР-40	3 мин 10 с	3 мин 30 с	4 мин 10 с
219, 447, 434, 172м, 137, 155, 166, 703, 135	2 мин 45 с	3 мин	3 мин 30 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
22	Подготовка машины к преодолению водной преграды (Н—Тх—11 для мотострелковых подразделений на БТР)	Норматив выполняется двумя человеками (командиром и водителем). Выполнить работы контрольного осмотра перед преодолением водной преграды, кроме измерения давления воздуха в шинах. Крышки смотровых люков закрыть, сиденье водителя установить в верхнее положение
23	Подготовка машины к преодолению водной преграды вплавь (Н—Тх—17 для мотострелковых подразделений на БМП)	Норматив выполняется экипажем. Выполнить работы по подготовке машины к преодолению водной преграды вплавь в дневных условиях
24	Навешивание тралов на танк (Н—Инж—11)	Сцепное устройство, механизм подъема, электро- и пневмооборудование к танку присоединены. Рамы, катковые и ножевые секции находятся в 20 м от танка. Экипаж впереди танка в 2 м. По команде командира экипаж занимает в танке свои места, заводит его, выдвигает танк к тралу и приступает к навешиванию ножевых секций, рам с катковыми секциями, трассировщика и кас-

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
БТР-70, БТР-60ПБ	3 мин 10 с	3 мин 30 с	4 мин 10 с
БРДМ-2	4 мин 10 с	4 мин 30 с	5 мин 25 с
БМП-1, БМП-2	4 мин 10 с	4 мин 30 с	5 мин 25 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
		сеты с ПСК. Проверить механизм подъема и трал в работе (тралением местности — 15 м) и перевести его в транспортное положение, после чего экипаж строится у танка. Время отсчитывается от команды командира **«К навешиванию трала приступить»** до построения экипажа у танка после траления Трал КМТ-5М Трал КМТ-6 (КМТ-4М)
25	Погрузка танка на ГСП (Н—Инж—18)	Расчет находится на пароме. Танк в 50—60 м от уреза воды. По команде командира парома танк заходит на паром. Расчет парома подкладывает под гусеницы тормозные колодки, поднимает аппарель и отчаливает от берега. Время отсчитывается от команды командира **«К погрузке приступить»** до отчаливания парома от берега
26	Разгрузка танка с ГСП (Н—Инж—19)	Расчет и экипаж находятся на пароме. Паром пришвартовывается к берегу. Причальные закрепляют причальные канаты, понтонеры убирают тормозные колодки из-под гусениц, механик-водитель ГСП укладывает аппарель на грунт и закрепляет замки. Танк съезжает

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
Экипаж танка	18 мин	20 мин	24 мин
Экипаж танка	7 мин	8 мин	10 мин
Расчет парома, экипаж танка	3 мин 30 с	4 мин	5 мин
Расчет парома, экипаж танка	2 мин 45 с	3 мин	3 мин 30 с

Номер норматива	Наименование норматива	Условия (порядок) выполнения норматива
		с парома. Время отсчитывается от команды командира «К разгрузке приступить» до выезда танка на берег
27	Замена трака (Н—Тх—14 для мотострелковых подразделений на БМП)	Норматив выполняется экипажем. После замены трака отрегулировать натяжение гусеничной ленты

Примечания: 1. В нормативах № 9, 11, 12 в БТР-60П (БТР-60ПА, БТР-60ПВ), БТР-70; в знамена

2. В нормативах № 10, 13, 14 в числителе показана менателе — для объектов 155, 166.

3. При выполнении нормативов № 11—14 оценка ных интервалов и дистанций между машинами (во взво оне — не более шести).

4. Нормативы № 9—14 взяты из Сборника норма этом приняты следующие сокращения: Т — норматив по подготовке, Инж — норматив по инженерной подготов другие подразделения родов войск и специальных войск кам нормативов по боевой подготовке соответствующих

Категория обучаемых (марка машины)	Оценка по времени		
	«отлично»	«хорошо»	«удовлетворительно»
БМП	21 мин	23 мин	28 мин

числителе показано время для подразделений на
теле — для подразделений на БМП (МТ-ЛБВ).
оценка по времени для объектов 434, 172, 219Р; в зна-

снижается на один балл за невыдерживание установлен-
де — не более одной, в роте — не более двух, в баталь-

тивов по боевой подготовке Сухопутных войск; при
тактической подготовке, Тх — норматив по технической
ке. Подразделения самоходной, зенитной артиллерии и
отрабатывают аналогичные нормативы согласно сборни-
родов войск и специальных войск.

Приложение 3
(к ст. 27)

ОБОРУДОВАНИЕ ТАНКОДРОМА И ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ ИМ

Оборудование танкодрома

1. Танкодромом называется участок местности, оборудованный для обучения вождению боевых машин.

Он должен отвечать следующим требованиям:

— иметь рельеф местности, обеспечивающий отработку упражнений Курса вождения применительно к ТВД;

— не иметь действующих шоссейных и железных дорог, населенных пунктов, а по возможности линий связи и электропередачи; если они имеются, то должны быть надежно ограждены;

— иметь достаточные размеры для отработки упражнений Курса вождения.

2. На танкодроме оборудуются командный пункт, участки и маршруты по упражнениям Курса вождения, отрабатываемым в соединении (части), и учебные места.

Командный пункт включает вышку с классами для оборудования учебных мест и тренировки на механических тренажерах, помещение для хранения учебного имущества, площадки для отработки нормативов и стоянки машин, место для курения и туалет. Место командного пункта выбирается так, чтобы им можно было пользоваться при проведении занятий по всем упражнениям Курса вождения. Командный пункт должен иметь селекторную связь с учебными местами, исходной линией, препятствиями и другими объектами танкодрома. На маршрутах и участках вождения, удаленных от командного пункта, место руководителя занятия оборудуется вблизи от исходной линии.

Если по условиям местности или размерам танкодрома на нем невозможно оборудовать маршруты по всем упражнениям, то они оборудуются в других местах.

3. Танкодромы оборудуются на окружных (групповых) и дивизионных учебных центрах. Части, не имею-

щие возможности (по условиям дислокации) пользоваться этими танкодромами, оборудуют танкодром для нескольких частей, расположенных в одном гарнизоне.

Военно-учебные заведения и отдельные части, не входящие в соединения, как правило, оборудуют свои танкодромы или пользуются гарнизонными.

4. При оборудовании танкодромов необходимо руководствоваться следующими требованиями:

— маршруты по контрольным упражнениям № 1, 2 и зачетным упражнениям должны предусматривать возможность выполнения этих упражнений по двум вариантам и оборудуются с таким расчетом, чтобы эти упражнения можно было отрабатывать на одних и тех же трассах;

— последовательность расположения ограниченных проходов и препятствий, указанная на схемах упражнений, необязательна. Их необходимо размещать по маршруту с учетом рельефа местности, а препятствия, оборудованные на подъемах и спусках, располагать на середине их длины. Формы и размеры ограниченных проходов и препятствий, указанные в приложении 4, должны строго выдерживаться;

— конструкции препятствий и ограниченных проходов должны быть простыми и прочными по устройству и дешевыми в изготовлении; препятствия, подверженные быстрому разрушению, на всех маршрутах должны дублироваться;

— препятствия должны иметь элементы по предупреждению поломок машин (вспомогательные опоры, вспомогательные колеи и др.);

— при оборудовании макета колейного моста (5) разрешается вместо вспомогательных опор иметь вспомогательную колею 1 м; при оборудовании противотанкового рва (1) проход делать большей ширины, чем указано в приложении 4, с последующей установкой фальшстенок или отвесов по ширине прохода; при оборудовании железнодорожной платформы и большегрузного полуприцепа изготовлять предохранительные (страховочные) опоры (колеи) шириной 0,5—1 м, расположенные на 20 см ниже пола платформы (полуприцепа);

— крутости нерабочих стенок препятствий для предотвращения осыпания грунта должны укрепляться бревнами (горбылями, жердями);

— подъемы, спуски и косогоры выбираются крутизной не менее 7° и протяженностью не менее 30 м, для размещения ограниченных проходов разрешается использовать оба ската (подъем и спуск);

— все элементы препятствий должны иметь окраску под фон местности или естественную, а столбы высотой 1,7 и 1,5 м окрашиваются белыми и черными чередующимися полосами; тип сооружаемых препятствий (земляные, деревоземляные, железобетонные) должен определяться исходя из состояния грунта и имеющихся строительных материалов.

5. Исходная линия обозначается столбами (стойками) высотой 1,7 м, расположенными в 5 м один от другого. К столбам (стойкам) прикрепляются металлические круги диаметром 40 см, окрашенные с обеих сторон в белый цвет. По периметру круга наносится красная полоса шириной 3 см. В середине круга черной краской пишутся порядковые номера (могут использоваться стандартные знаки ГОСТ 10807—78 и ГОСТ 23457—79). Ночью на крайние столбы устанавливаются световые знаки (электролампочки, фонари) с желтым светом. Для подачи команд на движение машин у исходной линии могут устанавливаться светофоры и за 5—10 м до нее оборудоваться линия со знаком STOP, где фиксируются пройденный путь и время. Эта линия оборудуется аналогично исходной.

Все столбы высотой 1,5 и 1,7 м для обозначения исходной линии и габаритов препятствий разрешается подвешивать на тросах так, чтобы они не смещались под действием ветра.

6. У каждого препятствия на линии начала его, в 2—3 м справа по направлению движения машин (у препятствий и ограниченных проходов, расположенных на подъемах и спусках, соответственно у начала подъема или спуска), устанавливается столб (стойка) высотой 1,7 м с номером препятствия согласно Курсу вождения. Ночью на этих столбах устанавливаются электролампочки или фонари так, чтобы они указывали места расположения препятствий, но не освещая их. У колейных проходов (9) и ограниченных проходов (10) в минно-

взрывных заграждениях, кроме того, выставляются инженерные световые знаки на входных и выходных столбах (указках).

Для проверки размеров препятствий у каждого из них необходимо иметь шаблон соответствующей формы и размера.

7. На маршрутах движения машин развилки, перекрестки и повороты обозначаются соответствующими дорожными знаками согласно правилам дорожного движения.

Опасные места на маршруте (глубокие овраги, ямы, обрывистые берега и т. п.) ограждаются и обозначаются ясно видимыми указками, а ночью — световыми знаками красного света.

8. При обучении вождению по бродам они выбираются глубиной не менее 80% от той, которая указана в технической характеристике машины.

Границы брода обозначаются вехами (флажками), расставленными через 5—10 м, или флажками, закрепленными на натянутой веревке (проволоке). При небольшой ширине водной преграды и малой скорости течения воды границы брода могут обозначаться вехами (флажками), установленными только на берегах.

Ночью границы брода, вход в воду, ограниченные проходы на воде и выход из воды обозначаются створными фонарями или другими светящимися знаками (указками), видимыми только с направления движения.

9. Границы танкодрома с направлений идущих на него дорог обозначаются знаками с надписью ПРОЕЗД И ПРОХОД ЗАПРЕЩЕН!

Все дороги и пешеходные тропы перекрываются шлагбаумами или другими глухими заграждениями.

На территории танкодрома оборудуется минимально необходимое количество дорог для проезда автомобилей на командный пункт и к препятствиям. Движение по ним гусеничных машин запрещается.

10. Строительство и оборудование танкодромов производятся силами и средствами соединения (частей) и учебных центров.

Отвечают за оборудование, содержание и совершенствование танкодрома те начальники (командиры), в ведении которых они находятся.

Порядок пользования танкодромом

11. Очередность пользования танкодромом определяется графиком, утвержденным командиром (начальником), в ведении которого находится танкодром.

За поддержание установленного порядка и мер безопасности на танкодроме отвечает руководитель занятия. Все распоряжения, команды и сигналы руководителя занятия по вождению и дежурного по танкодрому обязательны для всего личного состава, находящегося на танкодроме.

Все лица, руководящие занятием по вождению и обслуживающие его, должны иметь на левом рукаве повязку. Она делается полужесткой, из белой ткани, длиной 30—40 см, шириной 10 см.

На повязку наносится черной краской или нашивается из черной ткани соответствующая надпись, например «Руководитель занятия».

12. По готовности танкодрома к вождению на командном пункте по команде руководителя занятия поднимается белый флаг (ночью зажигается белый фонарь), а перед первым заездом поднимается красный флаг (ночью зажигается красный фонарь). По окончании вождения красный флаг заменяется белым (ночью меняется цвет фонаря). Белый флаг опускается перед убытием подразделения с танкодрома. Вместо флагов могут применяться и другие зрительные сигналы белого и красного цвета.

13. За готовность маршрутов для проведения занятия, а также за поддержание установленных размеров препятствий во время вождения отвечают командиры подразделений, которые проводят на них занятия.

В каждом подразделении на время занятия по вождению или в части на период вождения в распоряжение руководителя занятия выделяется личный состав для восстановления препятствий на маршрутах, для несения службы в оцеплении и обеспечения мер безопасности.

По окончании вождения руководитель занятия организует восстановление препятствий и приведение в порядок других объектов, на которых проводилось обучение.

14. Машины осматриваются обучаемыми на исходной линии. На подготовку машины к движению обучаемому отпускается не более 10 мин.

В момент прибытия на исходную линию других машин обучаемые размещаются в безопасном месте. После осмотра экипаж выстраивается в двух шагах впереди нее. Затем по команде руководителя занятия «По местам» экипаж занимает свои места в машине, входит в связь по радио с руководителем занятия, по его командам пускает двигатель и начинает движение.

15. На танкодроме должны быть:

— общая схема танкодрома с организацией оцепления и связи;

— инструкция по мерам безопасности на танкодроме во время вождения;

— инструкция руководителю занятия и дежурному по танкодрому, утвержденная командиром (начальником), в ведении которого находится танкодром;

— формуляр танкодрома;

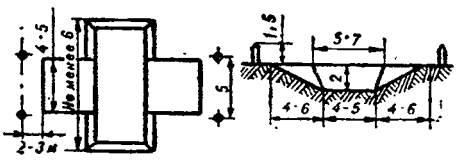
— график пользования танкодромом;

— журнал учета выполнения упражнений по вождению на танкодроме.

16. За состояние танкодрома, сохранность его оборудования, имущества и ведение положенной документации отвечает начальник танкодрома. Он подчиняется начальнику учебного центра и ежедневно докладывает ему о проведенных занятиях, недостатках во время вождения и мерах по их предупреждению.

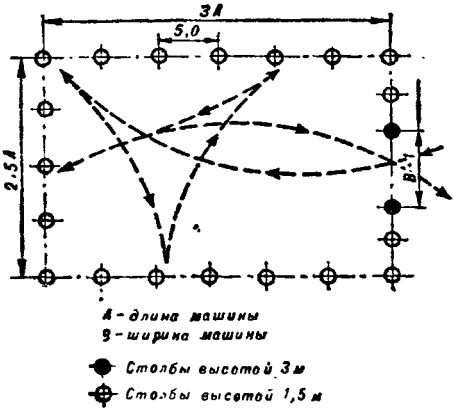
Приложение 4
(к ст. 27)

НОМЕРА ПРЕПЯТСТВИЙ И РАЗМЕРЫ* МАКЕТОВ СООРУЖЕНИЙ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ КУРСОМ ВОЖДЕНИЯ

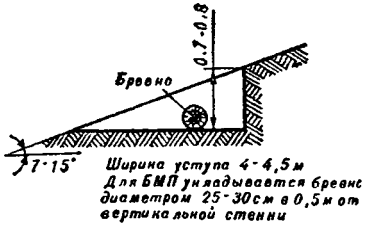


1. Противотанковый ров с проходом

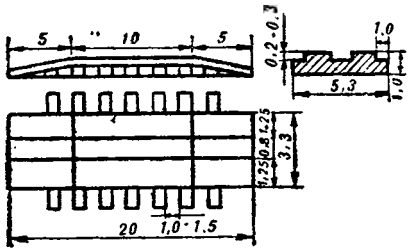
2. Танковый окоп (он же для БТР)



3. Габаритный дворик

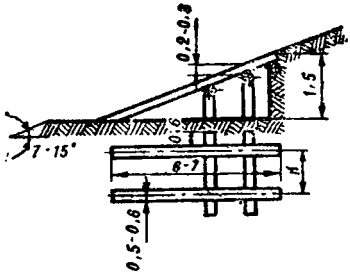


4. Уступ на подъеме

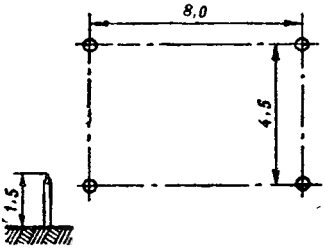


5. Макет колейного моста

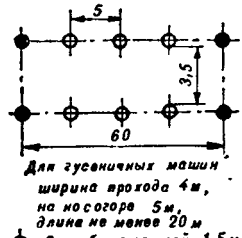
* Размеры препятствий даны в метрах.



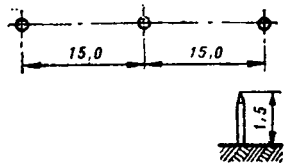
6. Эскарп с колейным местом



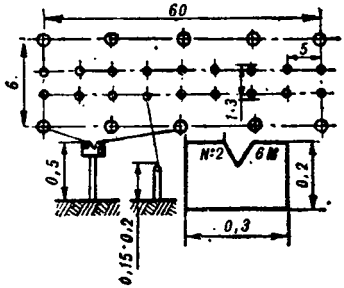
8. Место стоянки (остановки) машины



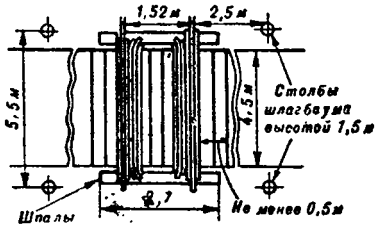
10. Прямой ограниченный проход (проход в минно-взрывном заграждении для колесных БТР)



7. Поворот между столбами

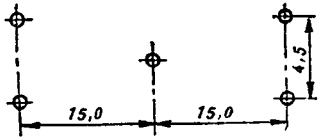


9 Колейный проход в минно-взрывном заграждении для танков, БМП, БТР-60ПБ и БТР-70



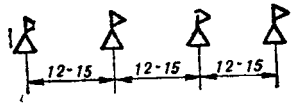
11. Железнодорожный переезд

Примечание. При выполнении упражнений Курса вождения на гусеничных самоходных объектах 123 и 124, ГМ-569 (579, 577), 352 на препятствиях № 7, 8, 12, 20 расстояние между столбами в глубину увеличивать на 2 м.

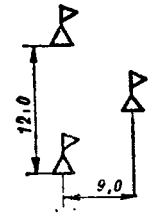


Столбы высотой 1,5 м

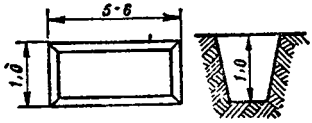
12. Проход между столбами



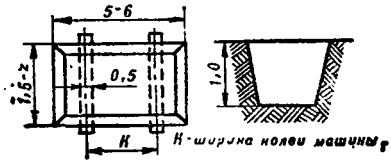
13. Змейка



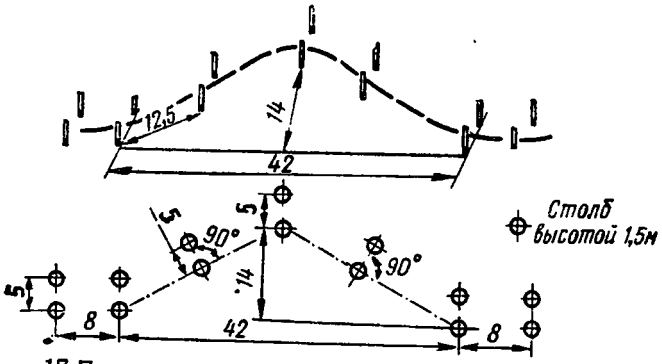
14. Тупик



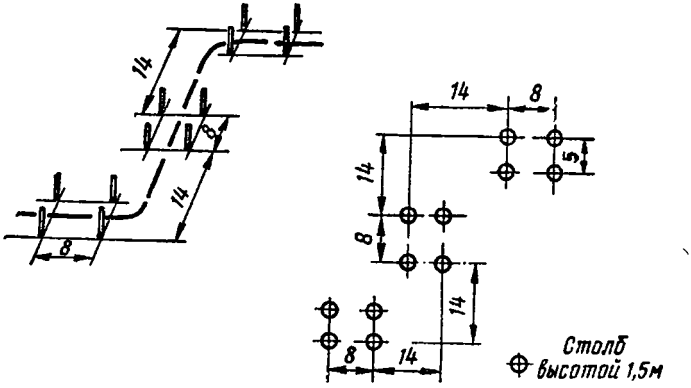
15. Траншея



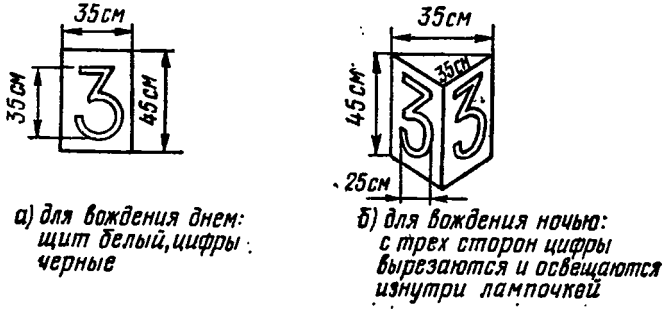
16. Ров



17. Проход с обозначенными поворотами



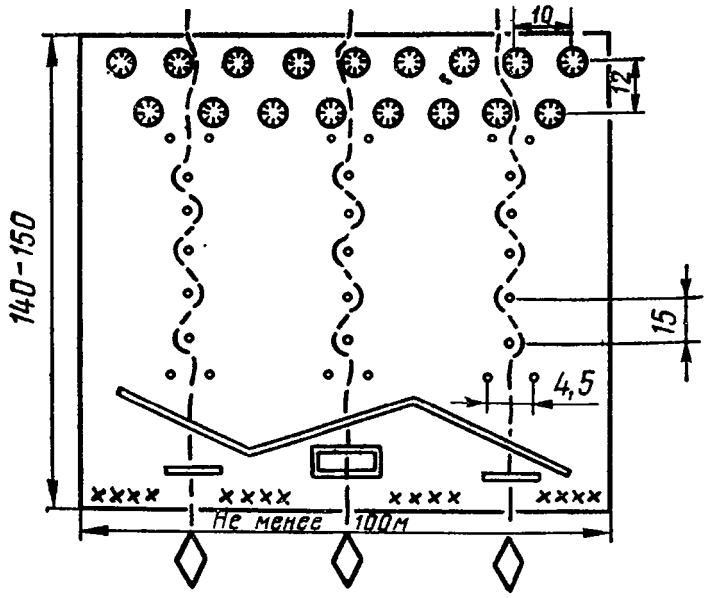
18. Ограниченный проход с двойным поворотом на 90°



а) для вождения днем: щит белый, цифры черные

б) для вождения ночью: с трех сторон цифры вырезаются и освещаются изнутри лампочкой

19. Форма и размеры номерных знаков



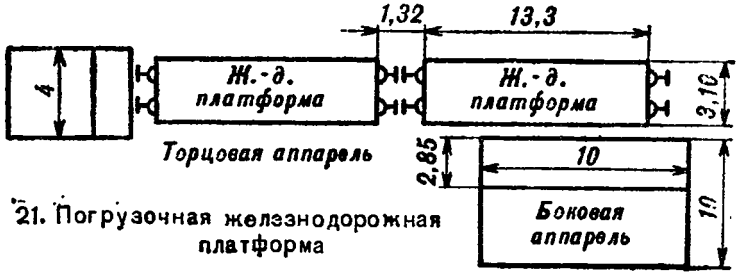
20. Участок заграждений и маневрирования

Примечания: 1. Ежи делаются металлические или железобетонные, а их макеты — из дерева или других материалов. Устанавливаются они в один ряд на расстоянии 2,5—3 м с тремя проходами шириной по 4 м. На удалении 4—6 м от двух проходов укладываются железобетонные балки или бревна с поперечным сечением не менее 40 см и длиной 4 м. За вторым проходом на таком же удалении оборудуется ров (16). Для зенитных самоходных установок (СПУ) за всеми проходами укладываются балки или бревна.

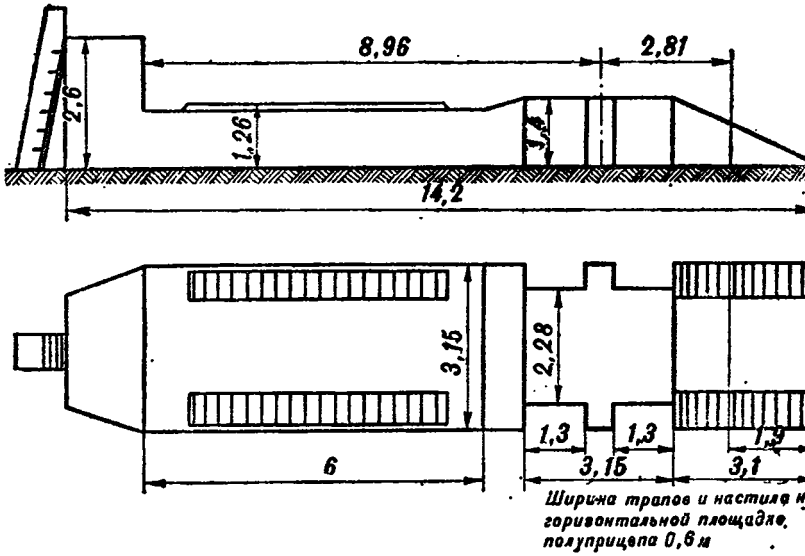
2. На удалении 25—30 м от линии бревен и рва оборудуются три прохода участков маневрирования, расстояния между входными и выходными столбами участков 4,5 м.

3. Между участками маневрирования и линией бревен (рвом) оборудуется траншея под углом 30—45° к их фронту.

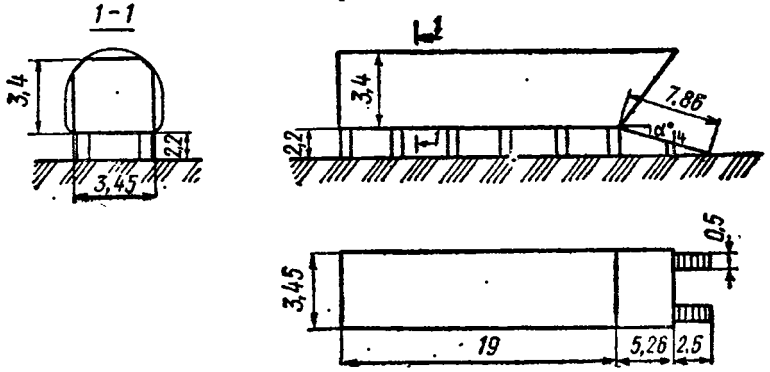
4. Препятствия из воронок оборудуются на удалении 8—10 м от выходных столбов участка маневрирования. Воронки оборудуются диаметром 4,5—5 м и глубиной не менее 1,5 м.



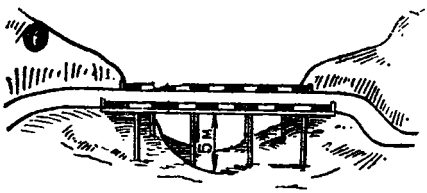
21. Погрузочная железнодорожная платформа



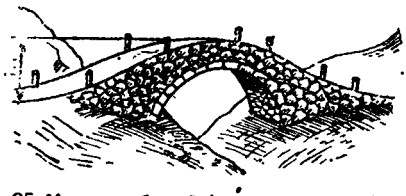
22. Схема макета автомобильного полуприцепа (трайлера)



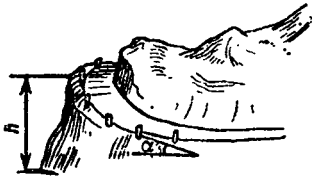
23. Схема макета самолета



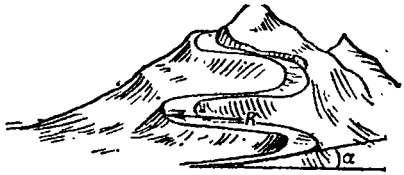
24. Мост высотный (многопролетный): длина - не менее 30 м, ширина - 4 м, грузоподъемность - 50 т (20 т)



25. Мост горбатый (однопролетный): длина - до 10 м, ширина - 5 м (высшая точка моста от уровня дороги - 1 м), грузоподъемность - 50 т (20 т)

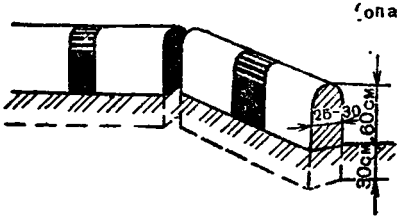


26. Дорога на карнизе: угол уклона α - до 10°, протяженность - не менее 100 м, ширина проезжей части - 4-6 м, высота откоса h - не менее 3 м

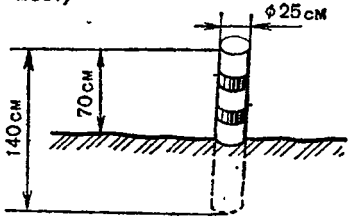


27. Дорога на серпантине: угол уклона α - до 10°, радиус по внешней стороне поворота R - до 15 м, ширина проезжей части - 4-6 м

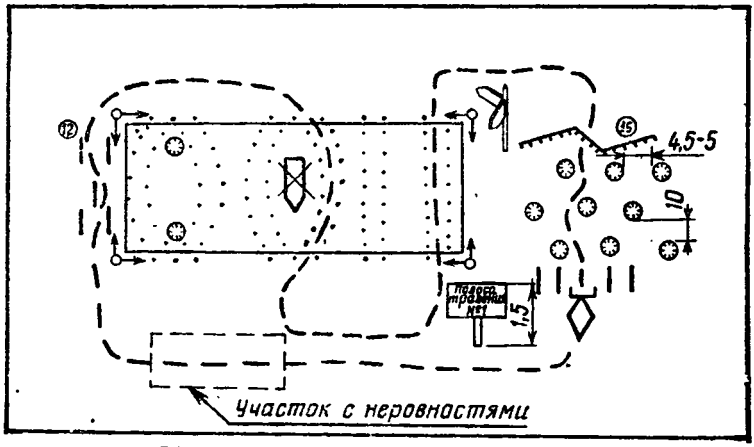
Ограждения горных дорог (опасных мест)



28. Бордюр (бетонный с арматурой)



29. Круглая тумба (бетонная с арматурой)



30. Примерная схема учебного места для вождения танков с тралами

Примечание. Маршрут протяженностью 400—600 м выбирается на местности, характерной для дислокации войск. На нем оборудуются:

— участок минного поля глубиной 60 м протяженностью по фронту до 200 м. Участок разбивается на полосы траления шириной 4,5 м. Границы полос траления на входе и выходе обозначаются указками, а границы по глубине — столбиками высотой 0,5 м с интервалом между ними 5 м. На направлении движения танка на двух полосах траления выставляются препятствия (макет боевой машины, воронка и т. д.), вынуждающие обучаемых обходить их с радиусом поворота 35—45 м;

— участок воронок оборудуется в три ряда. Воронки делаются диаметром 4—4,5 м и глубиной не менее 1,5 м;

— траншея (15) оборудуется на удалении 50—100 м от участка воронок под углом 30—45° к его фронту;

— проход между столбами (12) оборудуется на ровном участке местности;

— участок местности с естественными неровностями для обучения вождению с ограниченной скоростью с продольно-угловыми колебаниями корпуса танка выбирается или оборудуется длиной 100—150 м и шириной 8—12 м.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

(к ст. 48)

ПЕРЕЧЕНЬ ПОЛОМОК МАШИН ПО ВИНЕ ОБУЧАЕМОГО, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ УПРАЖНЕНИЕ СЧИТАЕТСЯ НЕВЫПОЛНЕННЫМ

а) На гусеничных машинах:

— поломка или изгиб кривошипа направляющего колеса;
— изгиб оси балансира:
— прогиб днища корпуса машины;
— перегрев двигателя *:
— пуск двигателя в обратную сторону;
— поджог или коробление дисков главного фрикциона или блокировочного фрикциона ПМП;
— поджог лент тормоза поворота или остановочного тормоза;
— смятие полок и дополнительных баков;
— срыв стопора башни или стопора пушки;
— изгиб ствола пушки;
— гидравлический удар;
— поломка ножей секций трала.

б) На колесных машинах:

— обрыв стойки амортизатора;
— поломка листов рессоры;
— обрыв или смятие крыльев;
— поломка или изгиб тяг рулевого управления;
— обрыв карданных шарниров;
— разрушение шин колес;
— перегрев двигателя *.

---

* Двигатель считается перегретым, если температура охлаждающей жидкости выше кратковременно допустимой, указанной в руководствах (инструкциях) по материальной части и эксплуатации соответствующих машин.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

(к ст. 21)

ЖУРНАЛ УЧЕТА ВЫПОЛНЕНИЯ УПРАЖНЕНИЙ ПО ВОЖДЕНИЮ НА ТАНКОДРОМЕ

Номер войсковой части	Наименование подразделения	Время проведения (дата и часы)	Выполняемое упражнение	Всего водило	Результаты вождения						Должность, воинское звание, фамилия и подпись руководителя занятия
					Отлично	Хорошо	Удовлетворительно	Неудовлетворительно	% выполнения	Оценка подразделению	
00000	1 тр	15.6.87 9.00—12.00	Зачетное	15	3	5	5	2	86	Хорошо	Командир 1 тр капитан Петров
00000	2 мср	20.6.87 10.00—12.00	КУ № 2	3 взвода	1	—	2	—	100	Удовлетворительно	Командир 1 мср ст. лейтенант Степанов

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 (к ст. 22)
(лицевая сторона)

ВЕДОМОСТЬ УЧЕТА РЕЗУЛЬТАТОВ ВОЖДЕНИЯ _____ УПРАЖНЕНИЯ

(днем, ночью, гусеничных, колесных, с ТВН (СМУ)

(подразделение, войсковая часть, дата)

№ по пор.	Должность и воинское звание	Фамилия и инициалы	Период службы	Классная квалификация	Показания спидометра			Данные по скорости			Выполнение оценочных показателей					Оценка за технику вождения	Оценка за знание правил вождения	Оценка за выполнение нормативов	Общая оценка за упражнение	Примечание
					начальное	конечное	пройдено, км	Время движения по маршруту, мин	Средняя скорость движения, км/ч	Оценка за скорость										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Примечания: 1. При выполнении упражнения (контрольные 2, 3) в составе штатного подразделения и на тактических учениях (занятиях) записываются: в графе 2 — номер взвода (роты, батальона) и воинское звание командира; в графе 3 — его фамилия и инициалы; в графе 4 — количество машин, участвующих в вождении; в графе 5 — количество машин, прибывших в конечный пункт в установленное время.

2. В графах 12—16 вписывается содержание оценочных показателей за технику вождения отрабатываемого упражнения.

3. Ведомость ведется на каждое занятие по вождению и хранится в роте (батарее) в течение года, а в военно-учебных заведениях — в течение срока обучения.

РЕЗУЛЬТАТЫ ВОЖДЕНИЯ

Основные показатели	Офицеры	Механики-водители	Другие обучаемые	Итого
Количество обучаемых: — «отлично» — «хорошо» — «удовлетворительно» — «неудовлетворительно» — % выполнения Общая оценка				

Заметки по условиям и результатам вождения:

1. Условия вождения (состояние грунта, осадки, режим светомаскировки ночью, температура, видимость, состояние маршрута, обоснование изменения установленных скоростей и т. п.).
2. Положительные стороны вождения.
3. Недостатки вождения.
4. Недостатки в материальном обеспечении занятий.

Руководитель занятия ——————————
(должность, звание, подпись)

«——» ——————— 19—— г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8
(к ст. 22)

КАРТОЧКА УЧЕТА СТАЖА ПРАКТИЧЕСКОГО ВОЖДЕНИЯ МАШИНЫ

(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

(наименование подразделения и номер войсковой части)

с «__» _____ 19__ г. по «__» _____ 19__ г.

Дата вождения	Номер выполненного упражнения на технике (кинотреиажере)	Полученная практика вождения, км	Оценка вождения	Недостатки
1	2	3	4	5

Примечания: 1. Карточка ведется на наводчиков-орудий танков, наводчиков-операторов БМП и механиков-водителей в учебных и линейных частях, а также на курсантов военно-учебных заведений.

2. В графе 2 отмечаются все занятия и перегоны машин, на которых обучаемые получают практику. Курсантам — механикам-водителям в этой графе, кроме того, отмечается выполнение учебных вопросов по вождению: погрузка машины на железнодорожную (парашютную для ВДВ) платформу и автомобильный полуприцеп, самовытаскивание машины разными способами, ее буксировка и др.

3. В графе 5 записываются общие недостатки обучаемого по вождению.

4. При переводе военнослужащего в другую часть или увольнении из рядов Советской Армии в карточке подводится итог практики вождения, который заверяется подписью и печатью.

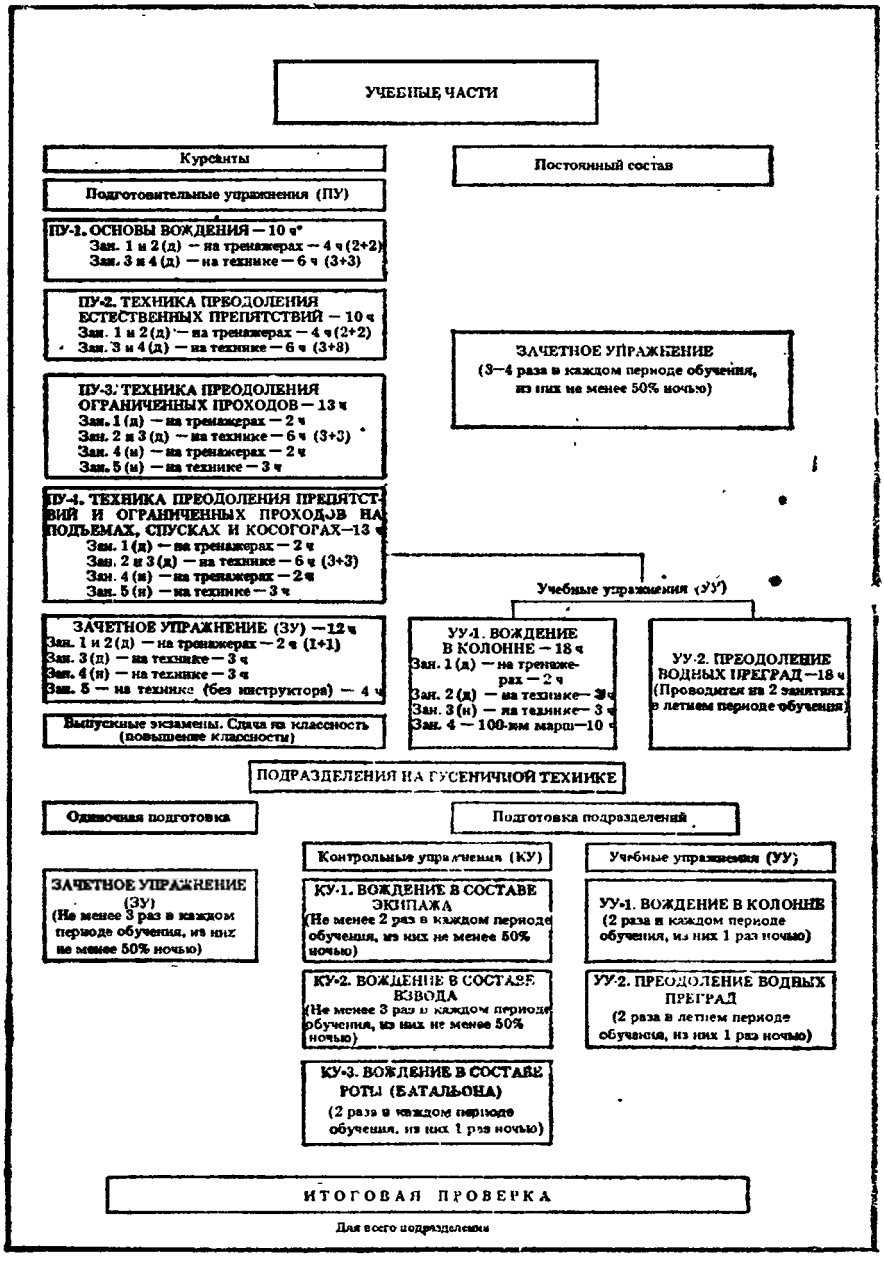
ПРИЛОЖЕНИЕ 9

(к ст. 30)

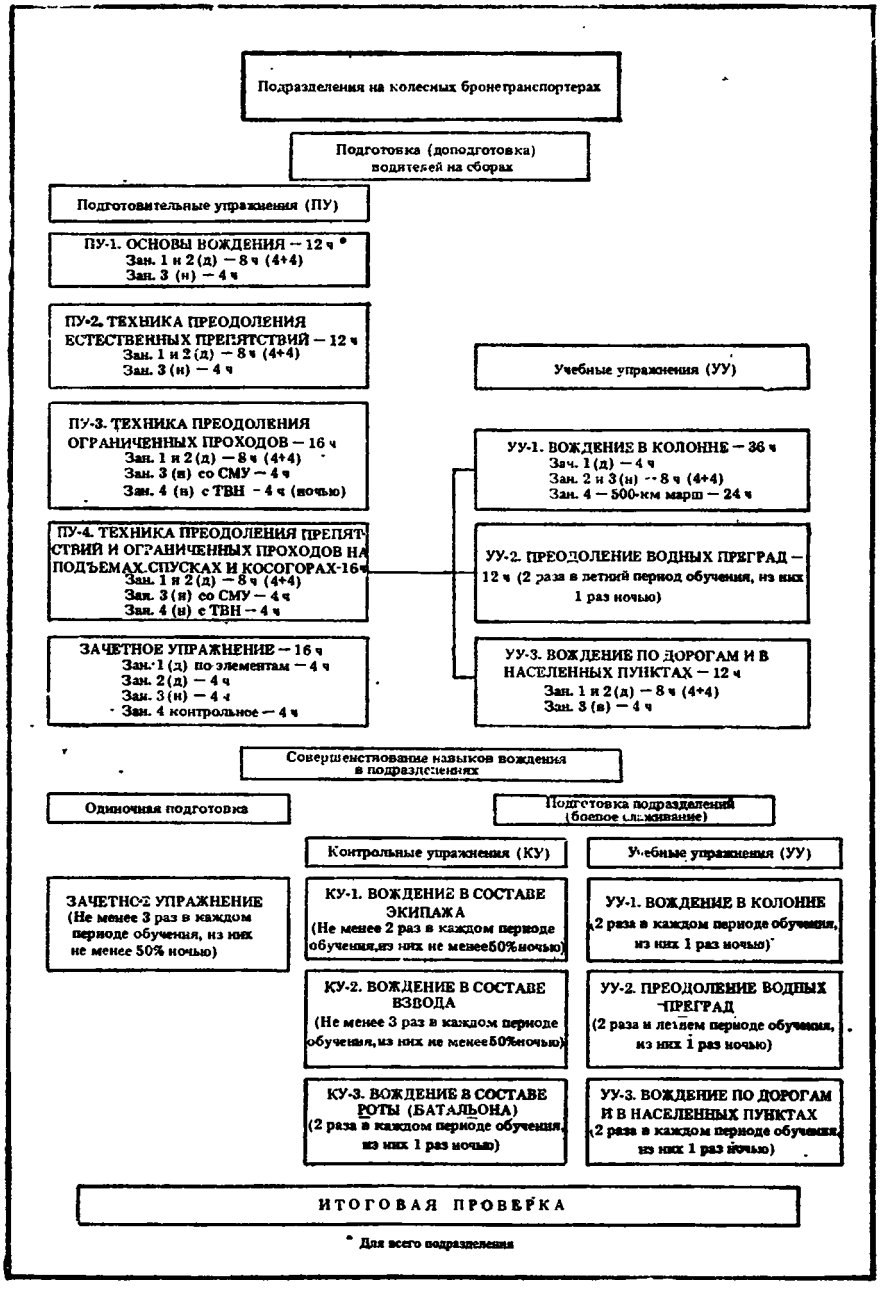
ЖУРНАЛ УЧЕТА РАБОТЫ НА ТРЕНАЖЕРАХ

Дата проведения занятия	Наименование подразделения	Номер выполняемого упражнения	Количество обучаемых	Номера тренажеров	Показания спидометра, км			Показания счетчиков кабины/ЭГП, моточасов			Должность, воинское звание, фамилия и роспись руководителя занятия
					начальное	конечное	наработка	начальное	конечное	наработка	
21.10 1987 г. 8.00—10.00	3 утв 4 утр.	3 ПУ	29	1	732	748	16	182,3 41,2	183,5 42,4	1,2 1,2	Командир 3 утв лейтенант Б. Потапов
				2	314,5	325,6	11,1	79,3 58,4	80,6 59,7	1,3 1,3	
				3	263	280	17,0	86,1 78,2	87,4 79,5	1,3 1,3	
				4	456	470,5	14,5	96,7 85,4	98,1 86,8	1,4 1,4	

ПРИМЕРНЫЙ РАСЧЕТ ЧАСОВ И ПОСЛЕДОВАТЕЛЬ



НОСТЬ ОТРАБОТКИ УПРАЖНЕНИЙ ПО ВОЖДЕНИЮ



* Для всего подразделения

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Глава первая. **Организационно-методические указания**	3
Общие положения	—
Назначение и порядок отработки упражнений по вождению	4
Организация обучения	9
Методика обучения	17
Глава вторая. **Оценка вождения**	25
Глава третья. **Упражнения для учебных частей и военно-учебных заведений**	43
Подготовительное упражнение № 1. Основы вождения	—
Подготовительное упражнение № 2. Техника преодоления естественных препятствий	49
Подготовительное упражнение № 3. Техника преодоления ограниченных проходов	53
Подготовительное упражнение № 4. Техника преодоления препятствий и ограниченных проходов на подъемах, спусках и косогорах	58
Учебное упражнение № 1. Вождение в колонне	63
а) Вождение машин в колонне на пересеченной местности	—
б) Вождение машин в колонне в горах	67
в) Марш в составе подразделения	73
Учебное упражнение № 2. Преодоление водных преград	78
а) Вождение вброд, под водой и погрузка машины на переправочные средства	79
б) Вождение на плаву	82
в) Преодоление водной преграды в составе подразделения	86
Зачетное упражнение. Вождение в сложных условиях местности	90

Стр.

Глава четвертая. **Упражнения для частей и подразделений на гусеничной технике** 104

Контрольное упражнение № 1. Вождение в составе экипажа . . . . . —
Контрольное упражнение № 2. Вождение в составе взвода 111
Контрольное упражнение № 3. Вождение в составе роты (батареи), батальона (дивизиона) 119

Глава пятая. **Упражнения для частей и подразделений на колесных бронетранспортерах** 124

Подготовительное упражнение № 1. Основы вождения . . . . . —
Подготовительное упражнение № 2. Преодоление естественных препятствий 129
Подготовительное упражнение № 3. Преодоление ограниченных проходов 133
Подготовительное упражнение № 4. Преодоление препятствий и ограниченных проходов на подъемах, спусках и косогорах 137
Учебное упражнение № 1. Вождение в колонне 141
а) Вождение машин в колонне на пересеченной местности 142
б) Вождение машин в колонне в горах . . . 145
в) Марш в составе подразделений 149
Учебное упражнение № 2. Преодоление водных преград 152
а) Вождение на плаву . . . . . —
б) Преодоление водной преграды в составе подразделения 155
Учебное упражнение № 3. Вождение по дорогам и в населенных пунктах 158
Зачетное упражнение. Вождение в сложных условиях местности 162

Контрольное упражнение № 1. Вождение в составе экипажа 175

Контрольное упражнение № 2. Вождение в составе взвода 182

Контрольное упражнение № 3. Вождение в составе роты (батареи), батальона (дивизиона) 190

Стр.

Приложения:

1. Меры безопасности 194
2. Нормативы, отрабатываемые при выполнении упражнений Курса вождения . . . 205
3. Оборудование танкодрома и порядок пользования им 232
4. Номера препятствий и размеры макетов сооружений и дополнительного оборудования, предусмотренных Курсом вождения 238
5. Перечень поломок машин по вине обучаемого, из-за которых упражнение считается невыполненным 246
6. Журнал учета выполнения упражнений по вождению на танкодроме 247
7. Ведомость учета результатов вождения 248
8. Карточка учета стажа практического вождения машины 250
9. Журнал учета работы на тренажерах . . 251
10. Примерный расчет часов и последовательность отработки упражнений по вождению 252

КУРС ВОЖДЕНИЯ БОЕВЫХ МАШИН СУХОПУТНЫХ ВОЙСК

Редактор *Н. Г. Аблясов*
Технический редактор *Г. Г. Митрофанова*
Корректор *С. В. Сибанова*

Сдано в набор 24.04.87. Подписано в печать 06.08.87.
Формат 70×90/32. Печ. л. 8. Усл. печ. л. 9,36. Усл. кр.-отт. 9,36.
Уч.-изд. л. 9,34
Изд. № 5/3533дсп Зак. 4357дсп